कई माननीय सदस्य : हां।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P. K. JOGI): Do you want lunch-break? ..(*Interruptions*)..

SHRI S. S. AHLUWALIA: Yes, yes. We want lunch-break. (*Interruptions*)..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P. K. JOGI): What is the sense of the House? Do you want lunch-break? (*Interruptions*)..

श्री एस०एस० अहलुवालिया : मार्क्सिस्ट कह रही है कि हमारा कुछ लेना-देना नहीं है। 50 साल की स्वर्ण जयंती है और कुछ लेना-देना नहीं है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P. K. JOGI): I Want the sense of the House for lunch-break. (*Interruptions*)..

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी : क्या किया जा रहा है? आज तक पता नहीं है। रोज पूछते हैं... (**व्यवधान**)..

THE MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI S. JAIPAL REDDY): Mr. Vice-Chairman, we require the sense of the House for adjournment. If the principal Opposition party wants that we should adjourn, we agree.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P. K. JOGI): The House is adjourned till 2.00 P.M.

The House then adjourned for lunch at there minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at five minutes past two of the clock. THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) in the Chair.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS NO. 4 BILL, 1997—CONTD.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) Now, Shri Ram Vilas Paswan to make a statement regarding wagons.

SHRI JIBON ROY (West Bengal): No, Sir. We have already discussed this issue. First of all, the decision of the Committee which was formed by this august House has got to be implemented. The question involves the life and employment of hundreds of thousands of employees and the existence or otherwise of a number of factories. The question also involves many Government assets.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Now, I will have to take the sense of the House. Hon. Members, there are two things. One is the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1997 and the other is a statement on wagons. Which one shall we take up first?

SOME HON. MEMBERS: Let us first take up the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The sense of the House is that we should first take up the Bill. Shri Sunder Singh Bhandari to speak.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल के बारे में मैं अपने विचार आप के द्वारा सदन तक पहुंचाना चाहता हूं।

वैसे तो यह टैक्नीकल सप्लीमेंटरी डिमांड्स की बात है, लेकिन इस में 38-39 नयी योजनाओं का समावेश किया गया है ये अरबों रुपए की योजनाएं हैं और टोकन के रूप में 10-10 लाख रुपया हरेक के लिए रखा गया है। मुझे लगता है कि रेलवे को इस बात पर विचार करना चाहिए यह इतनी भारी स्कीम्स लेने का काम पहली बार नहीं है। उन्होंने पहले भी पिछले 2-3 सालों में विस्तार की योजनाएं बनाई हैं, लेकिन दुख इसी बात का है कि वह लंबी होती जाती है और उन का खर्चा, उन की लागत बढ़ती रहती है। तो केवल हम टोकन

श्री सुन्दर सिंह भंडारी–क्रमागत

कर दें, 10 लाख रुपए की व्यवस्था कर दें, इतने मात्र से आम आदमी को राहत नहीं मिलेगी। पिछली बार भी इसी तरह की घोषणाएं की थीं। दौसा गंगापुर नई रेल लाइन 152 करोड़ की योजना है 31-3-97 तक और केवल 50 हजार रुपया खर्च हुआ है। जो गेज बदलने का काम है, उस में वीरमगांव लूनी 157 करोड़ की योजना है और 313 तक केवल 11 लाख रुपया खर्च हुआ है। अजमेर उदयपुर 262 करोड़ की योजना है और अभी तक उस के लिए एक लाख रुपया दिया गया है। महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि आप ने सब मेंबर्स की सलाह मान ली और दूसरे क्षेत्रों की भी आवश्यकताएं बहुत हैं, लेकिन अगर आप यूं ही रुपया बिखेरते गए और एक योजना जो दो साल में होनी चाहिए, वह 5 साल तक चलती रही तो यह देश के पैसे के हिसाब से तो ज्यादा बोझ पड़ता ही और काम भी उस का नहीं होता है। यह "डेड कैपिटल" हो जाता है जिस का हम विकास के कार्यों में उपयोग नहीं कर सकते।

उपसभाध्यक्ष महोदय, 6 जोन्स बनाने की आप ने घोषणा गत वर्ष के बजट में की थी और 96–97 में 2 हजार लाख रुपए का उस पर अनुमान था, 97-98 में 3 हजार लाख का उस में अनुमान बढ़ गया है और अभी तक वह काम कितना हुआ है जिन के बारे में पूरी जानकारी नहीं है? महोदय, हाई-पावर्ड कमेटी ने 1984 में ही कहा था कि फेज्ड मैनर में यह विस्तार होना चाहिए, जोन्स बनाने चाहिए पर रिसोर्सेस पर रिस्ट्रेन्ट के कारण काम नहीं हो सकता है। पार्लियामेंटरी कमेटी ने भी इस पर टीका-टिप्पणी की है। मैं चाहता हूं कि रेल मंत्रालय इन टीकाओं पर, कमेटियों के इन फैसलों पर अधिक गंभीरता से विचार करे। घोषणाएं करने मात्र में विश्वास कम करें।

अभी पंचवर्षीय योजना में 1100 किलोमीटर डबल लाइन करने की बात थी, लेकिन 942 किलोमीटर ही हम कर पाए। कहीं भी ऐसा नहीं लगता है कि हमने टारगेट पूरा करने की चिंता की है। गेज कन्वर्शन में शुरू में जो तो काम तेज चला था, लगता है वह स्टैगर करने लग गया है। कई जगह इस गेज कन्वर्शन के कारण पुरानी गाड़ियां भी बंद हो जाती हैं और हम बड़े गेज की गाड़ी चलाने में जरूरत से ज्यादा टाइम लगाते हैं, जिससे असुविधाएं पैदा होती हैं। गेज कन्वर्शन का आदर्श या उद्देश्य तो अच्छा है लेकिन अगर इम्प्लीमेंटेशन शोड्डी हुआ, दीर्घकालिक हुआ, उसके कारण लोगों की कठिनाई बढ़ी तो फिर उसका लाभ नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय एक ऐसा स्टेटमेंट बनाए कि जितनी भी ऑन गोइंग स्कीम्स हैं, पिछले पांच वर्षों में कितने हजार करोड़ रुपए की ऑन गोइंग स्कीम्स आज भी चल रही हैं, पूरी नहीं हो पाई हैं, तो हमें अंदाजा लगेगा कि हम इसमें क्या कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि एकाउंटेंट जनरल ने भी इस पर एडवर्स रिमार्क्स दिए हैं। तो जब ये बात सामने आती हैं तो इन पर गंभीरता से विचार होना चाहिए।

रेलवे का मिस-मैनेजमेंट बढ़ रहा है। हम एक्सपेंशन करें, लेकिन अगर मैनेजमेंट ठीक नहीं है तो वह सब बेकार है। दिल्ली स्टेशन की कुछ गाड़ियां या जो मैट्रोपोलिटन जगहों से चलने वाली गाड़ियां हैं, उनके रख-रखाव के बारे में तो चिंता की जा रही है, पर सारे हिन्दुस्तान में चलने वाली गाड़ियों का यह 10 प्रतिशत भी नहीं है सारे हिन्दुस्तान में चलने वाली गाड़ियों की कोई चिंता नहीं है। उन गाड़ियों में लगाए जाने वाले डिब्बे और खास तौर से सैकिंड क्लास या स्लीपर क्लास के डिब्बे बहुत खस्ता हालत में हैं और लोगों को उनसे बहुत कष्ट होता है। गाड़ियां जितनी चाहिए, उतनी गाड़ियों की डिमांड भी हम पूरी नहीं कर पा रहे हैं। कभी कहते हैं कि कोचिस की कमी है, कभी वैगन्स की कमी बताते हैं। वैगन्स की कमी के कारण माल हम नहीं ले जा पाते। वैगन्स के बारे में मंत्री महोदय एक स्टेटमेंट देने वाले थे, वह डिफर हो गया, अच्छी बात है क्योंकि रेलवे वैगन्स कमेटी ने गंभीरता से उसके बारे में कुछ सुझाव दिए हैं। रेल मंत्रालय को चाहिए कि वह अपनी पोजीशन को स्पष्ट करने के लिए सदन के सामने आए। सदन को एक तरफ रखकर, कमेटी के फैसलों को न मानना, मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ा अपराध

है, अवमानना है यह नहीं होना चाहिए । अगर वैंगन्स कमेटी की रिकमेंडेशन्स के बारे में रेल मंत्रालय को कुछ आपत्तियां हैं तो वह सदन के सामने अपनी परिस्थिति रखें क्योंकि सदन ने उस मामले पर एक कमेटी बैठाकर उस पर विचार करके अपनी राय दी है ।

इन सारे मामलों में, कई बार जब मामले स्टेगर होते हैं, तो आर्थिक कमी की बातें दिखाई देती हैं कि हमारे पास आर्थिक साधन नहीं हैं, लेकिन आर्थिक साधनों की कमी की बात गले इसलिए नहीं उतरती क्योंकि खर्चीली योजनाएं आज भी चल रही हैं—रेल विभाग द्वारा एक-एक पेज की एडवरटाइजमेंट, कहीं लाइन खुल रही है, कहीं उदघाटन हो रहा है, कहीं नींव रखी जा रही है, तो इनकी फुल पेज की एडवरटाइजमेंट आ रही है । पिछले दो साल में जितनी फुल पेज एडवरटाइजमेंट आई है, शायद इसमें हमने रिकार्ड ब्रेक किया है । पब्लिसिटी होनी चाहिए लेकिन साधनों को ध्यान में रखकर अगर इन बातों की पब्लिसिटी की जाए तो ज्यादा अच्छा है ।

ट्रेन टाईमिग्स की, पंक्चुएलिटी की जरूरत है । कभीकभी तो लगता है कि हमको टाइम-टेबल को उठाकर ताक पर रख देना चाहिए । क्योंकि उस टाइमटेबल में और गाड़ियों के आने-जाने के समय में इतना डिसलोकेशन है, इतनी अव्यवस्था है कि क्या बताएं । पैसेंजरर्स को घंटों तक स्टेशन पर बैठे रहना पड़ता है गाड़ी के इंतजार में । एक बहुत अजीब आदत रेलवे की हो गई है कि इसकी तरफ से जो गाड़ी लेट होने के बारे में एनाउंसमेंटस किए जाते हैं, रेलवे वाले जानते हैं कि गाड़ी अपने स्टार्टिंग प्वाइंट से ही 6 घंटे देर से चली है लेकिन ये बताते हैं कि एक घंटा लेट है, फिर एक घंटे के बाद बताएंगे कि अब 2 घंटे लेट है, 4 घंटे लेट है । जब उनको सारे फैक्टस मालूम हैं तो पहली एनाउंसमेंट में ही यात्रियों को सही जानकारी देनी चाहिए कि गाड़ी कितनी लेट है और कितने बजे आएगी । ये मुसाफिरों को रेलवे प्लेटफार्म पर घंटों बिठाए रखते हैं । अब तो लोग यह भी कहने लगे हैं कि ये एनाउंसमेंट इसलिए सही तरीके से नहीं होते कि कहीं मुसाफिर प्लेटफार्म छोड़कर किसी दूसरी जगह न चले जाएं । वहां के सामने वालों के साथ, दुकानदारों के साथ इनकी मिली-भगत रहती है । इसलिए मैं आपसे मांग करता हूं कि इसकी जांच होनी चाहिए कि जब यह मालूम है कि गाड़ी इतनी लेट है, हमारे पास कम्युनिकेशन सिस्टम इतना अच्छा है कि हमें मालूम है कि गाड़ी इतने घंटे लेट चल रही है तो गलत सूचना क्यों दी जाती है? धीरे-धीरे 2 घंटे, 4 घंटे, 6 घंटे गाड़ी लेट होती जाती है, इसका कोई कारण समझ में आना चाहिए कि जब एक घंटे गाड़ी लेट बताई गई और अब 4 घंटे लेट आई है तो बीच में कौन सा डेवलपमेंट हो गया जिसकी वजह से गाड़ी ज्यादा लेट हो गई? पहले ही क्यों नहीं बताया गया कि गाड़ी 4 घंटे लेट आएगी?

महोदय, मैं समझता हूं कि पैसेंजर्स इसका स्वागत करेंगे कि उनको पहली बार में ही बता दिया जाए कि गाड़ी कितने घंटे लेट है और कब तक पहुंचेगी, बजाय इसके कि उनको वहां पर बिठाए रखा जाए और हर घंटे के बाद डिले के समय में वृद्धि की जाए ।

महोदय, मैं समझता हूं कि हमें वर्क कल्चर डेवलप करना पड़ेगा रेलवे के सारे मकेनिज्म में । आज तक गैर-जिम्मेदाराना व्यवहार उपर से नीचे तक दिखाई देता है । इसलिए मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय कुछ ऐसे वर्कशापों का आयोजन करे जिससे रेलवे में काम करने वाले और संचालन करने वाले अधिकारियों को प्रशिक्षण दिया जा सके और उनमें वर्क कल्चर डेवलप हो ताकि काम ज्यादा अच्छी तरह से चल सके ।

महोदय गेज कन्वर्जन के कारण जो स्टाफ सरप्लस में हो गया है, उसको दोबारा ट्रेनिंग की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि उनको फिर से काम में लगाया जा सके । वे पुराने गेज पर काम करते थे, आपने गेज बदल दिया तो अब उनको ट्रेनिंग देने की आवश्कता है । उसकी जितनी व्यवस्था होनी चाहिए, उतनी नहीं हो रही है । इसीलिए बहुत से लोग अभी तक काम पर नहीं लग पाए हैं ।

महोदय, आज रेल दुर्घटनाएं होना एक आम बात हो गई है । अब एक्सीडेंट, ऐक्सीडेंटली नहीं होता । प्रतिदिन रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं । केवल यह [illegible]

कि इतना बड़ा हिन्दुस्तान है, इतने हजार मीलों लंबी ट्रैक पर हम गाड़ियां चलाते हैं, परसेंटेज के हिसाब से इतने परसेंट ऐक्सीडेंट हुए हैं, इससे समस्या का समाधान नहीं हो सकता। कहीं बम विस्फोट हो जाए तो बात समझ में आती है। रेलवे कह सकती है कि यह हमारा डिपार्टमेंट नहीं है लेकिन कल जो राजधानी एक्सप्रेस का डिरेलमेंट हुआ है, अफसरों का कहना है कि यह गेज की गड़बड़ी के कारण हुआ है। हमारे ट्रैक का मेंटिनेंस ठीक नहीं था, इस वजह से हो गया। तो कौन जिम्मेदार है? ट्रैक का ठीक तरह से मेन्टेन किया जाना यह गाड़ी चलाने जितना ही महत्व का है इसको हम कम महत्व नहीं दे सकते। कभी-कभी कहा जाता है कि सिगनलों की गड़बड़ी हो गई।। सिगनल्स के बारे में रिपोर्ट है कि बल्ब मिसिंग हैं। एक-एक महीने में बल्ब रिप्लेस नहीं हुए। दो सिगनल में एक ही पीला निशान दिखाई देता है। क्यों दिखाई देता है? ड्यूटी पर चढ़े हुए लोग शराब पिये हुए थे। अब यह केवल घटनाओं के दिन शराब पिये हुए थे यह कहना गलत होगा। आजकल नाइट ट्रेनों में किसी भी स्लीपर कोच में जाकर बैठिए और देखिए कि ताश खेलना और शराब पीना रेलवे कर्मचारियों की एक आदत सी बन गई है। कोई रोकने वाला दिखाई नहीं देता। केवल हमने कह दिया कि हम शराब पीने वाले को ड्यूटी पर नहीं चढ़ाएंगे, मैं समझता हूं कि आप इस बारे में सिंसियरली प्रयास कर रहे हैं इस पर विश्वास करने के लिए अब लोग तैयार नहीं हैं और अगर इसी तरीके से गैर जिम्मेदाराना या लापरवाह तरीके से काम होता है तो फिर एक्सीडेंट होंगे, डकैतियां होंगी, फिर लूट खसोट मचेगी, क्योंकि कोई रेस्पांसिबिलिटी फील करता हुआ नहीं दिखाई देता।

आपने कह दिया कि आर.पी.एफ. के लोगों को हमने लगा दिया या रेलवे के अंदर सिक्योरिटी की व्यवस्था हमने कर दी। जब आर.पी.एफ. के लोग कहते हैं कि पैसेंजर्स सेफ्टी हमारा चार्ज नहीं है, पैसेंजर्स के सामान की लूट खसोट हो तो हम उसकी जिम्मेदारी नहीं रखते, हम तो रेलवे के सामान के जिम्मेदार हैं पैसेंजर्स की चिंता नहीं करते। अब अगर कानून में कोई दुविधा हो तो मैं चाहता हूं कि इस कानून को रिव्यू किया जाए। आखिर आपने भी आर. पी. एफ. के लोगों को चोरी करते हुए पकड़ा है। आज कहां कौन सी चीज नहीं हो रही है इस पर विचार करने की आवश्यकता है और केवल स्टेटिस्टिक्स दे देना कि आर. पी.एफ. का हमने इतना इंतजाम कर दिया, सिक्योरिटी की इतनी व्यवस्था कर दी मैं समझता हूं कि लोगों को आज ट्रेनों में बैठने में डर पैदा होने लगा है। इस व्यवस्था में सुधार करने की बहुत बड़ी आवश्यकता है।

आपने स्लीपर कोच लगाया। लेकिन स्लीपर कोच में परमिशन दे दी कि अब वह दिन में कामन कोच की तरह इस्तेमाल होगा। तो फिर स्लीपर कोच का एक्स्ट्रा चार्ज करने का आपको क्या अधिकार है। अगर वह कामन कोच की तरह इस्तेमाल होता है दिन भर में तो फिर केवल नाइट का स्लीपिंग चार्ज ही उसमें लिया जाना चाहिए, स्लीपर कोच की फिर अलग व्यवस्था करने की आवश्यकता नहीं दिखाई देती। ए. सी. कोचेज में आग लग जाती है। अब अटेंडेंट वहां पर है, ए.सी. कोच के देखने-भालने वाला वहां पर मौजूद है तो फिर भी ए. सी. कोचेज में आग लग जाती है और मजा यह है कि आग बुझाने के लिए जो फायर टेंडर लग रहे हैं वह कई बार काम भी नहीं करते। तो फायर टेंडर केवल नमूना दिखाने के लिए रखे हुए हैं। अगर यह आग बुझाने का साधन केवल दिखावा है तो कौन उसके बारे में जिम्मेदारी लेगा, कौन उसकी जानकारी करेगा? मेडिकल टीमों की व्यवस्था होती है। लेकिन आज अनुभव यह है कि रेलवे में डाक्टर्स की मदद या फर्स्ट एड की सहायता बहुत भाग्यशाली को ही प्राप्त हो सकती है, दूसरों को नहीं। अभी सेनापती एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हो गया।

हमारे मंत्री महोदय 6–6 घंटे तक अन-अटेंडेड पड़े रहे और तब उनकी याद दिखाई गई जब उनके साथियों ने गाड़ी में चढ़ाकर उनको दिल्ली भेज दिया था। अब अगर यह सब केयरलैसनैस है, अगर इस प्रकार का इंतजाम है तो हमें अपनी व्यवस्थाओं के बारे में फिर से विचार करना चाहिए। रिजर्वेशन के बारे में आपने कहा कि हमने 30 दिनों के बजाय 60 दिन का टाइम दे दिया है। अनुभव तो यह है कि जिस दिन रिजर्वेशन शुरू होता है, 15 मिनट, 20 मिनट के अंदर रिजर्वेशन कोटा फुल हो गया है, यह नोटिस लग जाता है। वहां पर ऐसे गैंग्स बैठे हैं, ऐसी अनरिकग्नाइज्ड एजेंटस बैठे हैं जो रिजर्वेशन का काउंटर शुरू होते ही 15 मिनट में सारा कोटा एक्जॉस्ट कर लेते हैं और फिर रिजर्व टिकटस बिकते हैं, आज भी बिक रहे हैं। मजा यह है कि वैसे ही रिजर्वड टिकट लोग ब्लैक में खरीदते हैं और आपका इंटेलीजेंस उनके पीछे भागता है, उनको पकड़ता है, उनको पकड़कर उन पर एक्जॉर्बिटेंट जुर्माना करता है। उनके हाथ में रिजर्व टिकिटस कैसे पहुंच गये, किनकी मार्फत पहुंच, कब खरीद लिये गये, इसकी जानकारी करने के बजाय वह उनको पकड़ते हैं। वे बेचारे देखते हैं कि घंटे भर में सारी रिजर्वेशन सीटस एक्जॉस्ट हो गयी, उसको जरूरत है और उसको वहां पर रिजर्व टिकिटस बेचने वाले लोग मिलते हैं जो वहां पर मौजूद रहते हैं तो [illegible] है कि वह टिकिट दूसरे के नाम पर होगा, परन्तु वह उसे खरीदकर ले लेता है और फिर उनके बारे में यह इन्फॉर्मेशन दी जाती है कि यह आदमी दूसरे के नाम का टिकिट लेकर ट्रैवल कर रहा है, इसको पकड़ो और उसे [illegible] ह्यूमीलेट किया जाता है। इतने कम्प्लेंट्स फाइल्स हमारे ऊपर दिये गये हैं जिनमें यह मांग रही है कि कैसे [illegible] करें, कैसे उनको ठीक तरह से [illegible]? आज [illegible] हो गये हैं। टिकिट को [illegible] कहा जाता है। [illegible] का धंधा होता है [illegible] आज यह [illegible] सर्वविदित हो गया है, इसकी हम [illegible] एजेंसिज काम करने लग गयी हैं। तो रिजर्वेशन की व्यवस्था और रिजर्वेशन में वास्तव में लोगों को राहत प्राप्त हो, इसके लिए कुछ न कुछ अवश्य होना चाहिए। आज कम्प्यूटराइजेशन की बहुत चर्चाएं हो रही हैं लेकिन कम्प्यूटर कब फेल हो जाएगा, कितने घंटों तक रिजर्वेशन का काम बंद रहेगा, यह नहीं कहा जा सकता। आज जगह-जगह की यह इनफार्मेशन कलेक्ट करने के काबिल है। यहां तक कि ट्रेन प्लेटफार्म पर लग जाती है, रिजर्वेशन चार्ट नहीं चिपकाए जाते हैं क्योंकि मशीन फेल हो गयी। रिजर्वेशन के चार्ट के लिए गाड़ियां लेट हो रही हैं क्योंकि रिजर्वेशन के चार्ट के बिना पैसेंजर अपनी सीट आक्यूपाई नहीं कर सकते।

जो व्यवस्थाएं हम करते हैं, ठीक प्रकार से अगर उसका इंतजाम न हो तो मैं यह समझता हूं कि उसका कोई फायदा नहीं होगा। मैं समझता हूं कि इस सप्लीमेंटरी ग्रांटस के समय कुछ के द्वारा मैंने मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास किया है, अगर उसकी तरह देखकर व्यवस्था को सुधारेंगे, तो लोगों को लगेगा कि मावड इम्प्रूवमेंट सर्विसिज में है और लोग रेलवे विभाग से प्रसन्न होंगे। अन्यथा लोगों की शिकायतें बढ़ रही हैं। केवल सुपर फास्ट या शताब्दी या स्वर्ण जयंती गाड़ियां सामने में तो बहुत अच्छी हैं पर इवनिंग में [illegible] को राहत नहीं मिलती तो उसके लिए सब गाड़ियों का महत्व जितना होना चाहिए, उतना नहीं होता। मुझे विश्वास है कि इस ओर भी मंत्री महोदय ध्यान [illegible]। आपका धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shri Ramji Lal.

SHRI JOHN. F. FERNANDES (Goa): Sir, I had given my name to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I am going according to the list.

श्री रामजीलाल (हरियाणा) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से

श्री रामजीलाल

ऐप्रोप्रिएशन (रेलवेज) नं. 4 बिल 1997-98 का जो बिल आया है, उसके संबंध में रेलवे मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मैंने पिछले सेशन में 1996-97 और 1997-98 में आपके सामने कुछ बातें रखीं थीं। मंत्री जी, आपको इस बात का ध्यान होगा कि पहले बजट में, सदन के अन्य माननीय सदस्यों को भी यह याद होगा कि आपने सदन के अंदर ऐलान किया था कि सारे देश के अंदर जितने रेलवे क्रासिंग हैं, उन सबको बना दिया जाएगा। आपने इसी सदन के अंदर ऐलान किया था। जब आपके द्वारा इस साल बजट रखा और जब हमने आपसे पूछा था तो आपने कहा कि जो एम.पी. कहेगा उसको हम बना देंगे। मैं बार बार लैटर लिख रहा हूं। आज जवाब आया है कि इसका क्राइटेरिया पूरा नहीं हो रहा है। कभी आप जवाब देते हैं कि यह स्टेट गवर्नमेंट डिपाजिट वर्क है तो मैं आपसे जानना चाहूंगा...

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : यह जो आप कह रहे हैं यह नया रेलवे क्रासिंग के बारे में है या वह रेलवे क्रासिंग अन-मैंड है जिस पर आदमी बहाल करना है? मैंने कहा था कि 23 हजार रेलवे क्रासिंग ऐसे हैं जो अन-मैंड हैं और उन सबको एक बार में नहीं लिया जा सकता है। लेकिन जिसको माननीय सदस्य अत्यावश्यक समझते हैं उसको कर देंगे। (व्यवधान)

[illegible]

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसी) : बाद में कर लीजिए।

श्री राम विलास पासवान : जानकारी के लिए मैं जानना चाहता हूं।

श्री रामजीलाल : अन मैंड है जिन रेलवे क्रासिंग पर एक्सीडेंट होते हैं, आपसे पूछते हैं।

श्री राम विलास पासवान : जानकारी चाहते हैं कि वहां आदमी है कि नहीं?

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसी) आप उनके बोलने के बाद बोलें।

श्री रामजीलाल : अन-मैंड, जहां गेट बंद कर देते हैं और छोड़कर चले जाते हैं। वह बड़े-बड़े गांव के रास्ते हैं। अगर उनको खोलकर वे जाएंगे तो एक्सीडेंट होंगे। तो इसके लिए मैंने आपको लिखा है।

माननीय मंत्री जी, आपको याद होगा जब मैं आपको एक रेलवे क्रासिंग के बारे में कह चुका हूं। जब अभी इस तरह से आपका जवाब मिला तो मैंने आपको लिखा है, आप इसको नोट कर लें कि हरियाणा में हिसार जिले में देवा से मगल आगे गांव का रास्ता गेट नं. 3, पोल नं. 11-12, 11 किलोमीटर ग्राम हिसार, हिसार वाया सादलपुर वाया बीकानेर मीटर गेज की रेल जाती है, इसका आप एस्टीमेट विदइन फोर्टनाइट दें ताकि हम आपका रुपया जमा करा दें। हम इसका रुपया जमा करा देंगे लेकिन हमारे पास विदइन फोर्टनाइट एस्टीमेट आना चाहिए। मैं सदन में पहले से ही आपसे यह प्रार्थना करता रहा हूं कि मैं जनरल बजट पर नहीं बोलता, किसी और चीज पर नहीं बोलता लेकिन एक यह प्वाइंट लेता हूं और उसी प्वाइंट पर चीख चीख कर रह जाता हूं लेकिन बात समझ में नहीं आती। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि अगर आप कुछ नहीं कर सकते तो आप इसका एस्टीमेट भेजिए, हम इसका रुपया जमा करा देंगे

मैं आपसे एक और बात पूछना चाहूंगा कि पिछले बजट सेशन में यह मेरा सजेशन था कि क्या रेल मंत्री जी यह बताने का कष्ट करेंगे कि भटिण्डा सिरसा, हिसार, भिवानी, रिवाड़ी मीटर गेज में ब्राड गेज बनाने पर कितना रुपया खर्च हुआ? ब्राड गेज बनाने के बाद इस इलाके को कलकत्ता, मुंबई, मद्रास तथा देश के दूसरे शहरों से जोड़ने के लिए रेलवे मंत्रालय ने कितनी नयी गाड़ियां चलाईं या चलाने का इरादा है? यदि नहीं तो रेल मंत्रालय इस दिशा में आगे क्या

कार्यवाही कर रहा है ? उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा सदन से निवेदन करूंगा कि अरबों रुपया इस पर लगा है और रेलें जो पहले चल रही थीं वह इससे कम है हमारे ग्रामीण भाई और दूसरे लोग हिसार-फतेहाबाद-सिरसा के जो लोग हैं वह चार घंटे नहीं तो साढ़े चार घंटे में पहुंच सकते थे । कोई ऐसी बात नहीं थी जो आपने अरबों रुपये खराब कर दिये और उस रेल लाइन पर कोई भी नई रेल आज तक नहीं चलाई है, बल्कि कम हुई है यह आपसे कहना चाहता हूं ।'

दूसरा मैं आपसे यह निवेदन करूंगा कि डिस्टेंस की रेल गाड़ियां चलाने के बारे में इसी सदन में प्रस्ताव रखा था, उनके लिये आपका धन्यवाद करता हूं । हमने मांगी थी मुंबई-अहमदाबाद-कलकत्ता लेकिन आपने जयपुर से अमृतसर के लिए माना है और शायद वह रेल चला रहे हैं । इसके लिए मैं धन्यवाद करता हूं । वह कल जाएगी । लेकिन हमारा वास्ता ज्यादा बड़े शहरों से है । हम चाहते हैं हिसार-फतेहाबाद-सिरसा वाले कि उनका भी बड़े शहरों से लिंक हो और उनके लिए वहां आने जाने में सहूलियत हो । मैंने पहले भी कहा कि आपकी एक रेल हावड़ा से गंगानगर वाया रोहतक-जीन्द-जाखल-भटिंडा चलती है शाम को 22 बजे । एक चलती है 21 बजे । यह पंजाब मेल है । पंजाब मेल मुंबई से फिरोजपुर चलती है । एक गाड़ी 21.00 बजे चलती है, एक 22.00 बजे चलती है और एक 23.00 बजे चलती है । जैसा मैंने बताया है कि 21.00 बजे चलती है, वह पंजाब मेल है । जो 22.00 बजे चलती है वह हावड़ा से गंगानगर जाती है, जो 23.00 बजे चलती है, एक घंटा बाद चलती है वह आसाम से आती है । यह तीनों गाड़ियां दिल्ली से चलती है । जाती कहां से है ? आसाम से जम्मू तवी भी इसी रूट पर चलती है । अब हिसार, सिरसा, भिवानी, के इलाकों को देश के दूसरे पश्चिमी शहरों से जोड़ने के लिए उद्यान आभा एक्सप्रेस को बढ़ाए, वे मोड़ कर नई रेल लाइन पर मथुरा, अलवर, रेवाड़ी, भिवानी, हिसार, सिरसा भटिंडा होकर चलाया जाए । पिछले साल जब बाढ़ आई थी तो तीन महीने तक इसी रूट पर गाड़ी चलती रही है । माननीय मंत्री जी कहेंगे कि हम चला नहीं सकते । जब बाढ़ आई थी तो इसी गाड़ी को तीन महीने वाया हिसार, सिरसा चलाते रहे हैं । माननीय मंत्री जी का जवाब यह होगा कि चलाने में सुविधा नहीं है । मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इन लोगों की तकलीफों को ध्यान में रखते हुए इस सुझाव पर फिर से विचार किया जाए । यह मैंने अभी दो तीन लांग डिसटेंट गाड़ियां बताई हैं ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक गाड़ी दिल्ली से हिसार, फतेहाबाद, सिरसा चलती है । यह एक्सप्रेस गाड़ी शाम को 6.45 पर चलती है और रात को डेढ़ दो बजे सिरसा पहुंचती है । माननीय मंत्री जी को मैं यह बताना चाहूंगा कि यहां से बिल्कुल ठीक टाइम पर यह गाड़ी चलती है लेकिन हिसार पहुंचने का टाइम इसका 10.40 मिनट का है लेकिन यह गाड़ी ग्यारह, साढ़े ग्यारह बजे रात को पहुंचती है । मैंने एक क्वेश्चन किया था जिसमें इस गाड़ी का पूरा एक महीने का ब्यौरा मांगा था मुझे यह जानकारी दी गई कि गाड़ी पूरा महीना साढ़े ग्यारह बजे हिसार पहुंची और सिरसा पहुंचती है रात के दो बजे । फिर वहां से तीन-चार बजे चल पड़ती है । यह हरियाणा के तीन जिलों हिसार, फतेहाबाद और सिरसा को गाड़ी मिली हुई है और वह भी बेवक्त आती है और बेवक्त जाती है । मैं आपसे एक मांग यह करना चाहता हूं कि नई दिल्ली से भटिंडा के लिए एक गाड़ी 13.10 पर चलती और एक गाड़ी 13.20 पर चलती है दैनिक एक्सप्रेस और फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस जो रोहतक, जींद, जाखल होते हुए भटिंडा जाती है जबकि नई दिल्ली से वाया भिवानी, हिसार सिरसा कोई गाड़ी नहीं है । हिसार और सिरसा उत्तर भारत की बड़ी छावनियां हैं । हिसार एक बड़ा भारी कैंट है और सिरसा में भारतीय वायु सेना का पड़ाव है परमात्मा न करे जंग की बात हो जाए इस महत्वपूर्ण पाकिस्तान की बार्डर के साथ सिरसा लगता है वहां

कोई भी ऐसा साधन नहीं है जहां से सामान पहुंचाया जा सके इतना बड़ा कैंट और हवाई अड्डा है। वहां कोई भी लांग डिस्टेन्स रेल का साधन नहीं है। इसलिए मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इन दोनों गाड़ियों में से एक गाड़ी को दिल्ली से हिसार, फतेहाबाद और सिरसा चलाने की कृपा करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने पिछले बजट के समय भी आपसे प्रार्थना की थी कि हिसार से चण्डीगढ़ जाने के लिए गाड़ी चलाई जाए। चण्डीगढ़ हरियाणा की राजधानी है। हरियाणा के हिसार, फतेहाबाद और सिरसा जिलों में कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जिससे राजधानी चण्डीगढ़ पहुंचा जा सके। मंत्री जी का जवाब आया कि आपको बस से ज्यादा सुविधा है। मैंने आपसे मांग की थी कि उकलाना से नरवाना 25 किलोमीटर लाइन बना दी जाए तो हिसार वालों के लिए हिसार से सीधा चण्डीगढ़ का रास्ता बन सकता है। दूसरी बात मैंने यह कही थी माननीय मंत्री जी से कि यदि आप यह अभी नहीं कर सकते फार दी टाइम बिइंग एकता एक्सप्रेस जो भिवानी से चण्डीगढ़ जाती है, कालका जाती है, वापिस भिवानी आती है। मैंने प्रार्थना की थी कि हमारी गाड़ी कालका से वाया भिवानी, हिसार तक चला दें और हिसार से वाया भिवानी होकर कालका चलाई जाए, जब तक कोई और प्रबन्ध नहीं हो जाता है, यह कर दिया जाए। मंत्री जी का उत्तर आ गया कि यह बड़ा मुश्किल है। माननीय मंत्री जी दिल्ली हमारे देश की राजधानी है। हमारे पास नई दिल्ली के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है और न ही हरियाणा की राजधानी चण्डीगढ़ के लिए कोई सीधी गाड़ी है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इन दोनों गाड़ियों के बारे में जो मैंने आपसे प्रार्थना की है, इन पर विचार करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक दूसरी चीज जो मुझे आपसे कहनी थी, वह यह है कि जब दूर यात्री को तकलीफ होती तो इसकी बातें कम याद आती हैं। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा, जैसे कि भंडारी जी ने कहा कि एक्सीडेंट का बड़ा भारी मामला हुआ है। हवाई जहाज से रेलगाड़ी का सफर ज्यादा अच्छा समझा जाता था। पासवान साहब एक जमाना था जब एक एक्सीडेंट हुआ था तो स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री ने अपने पद से इस्तीफा दे दिया था इसी बात के लिए। आजकल यह पासिबिल नहीं है। लेकिन आपसे प्रार्थना जरूर है कि आए दिन जो एक्सीडेंट्स हो रहे हैं उनमें किसी तरह से सुधार कराएं। ठीक है एक्सीडेंट्स होते हैं। रेलवे का बड़ा भारी नुकसान भी होता है। कम्पेनसेशन देना पड़ता है। आप सभी को जाना पड़ता है। लेकिन क्या वजह है कि आए दिन इस तरह से होता है। किस वजह से होते हैं यह तो रेल मंत्रालय देखेगा कि इनको कैसे कम किया जाए। इन सारी बातों के लिए आपसे प्रार्थना है, जैसे स्लीपर कोच की बात कही गयी। ठीक है। बड़े साफ और अच्छे बनाए हैं आजकल। बहुत अच्छा है। लेकिन कुछ और ठीक किया जाए तो और ज्यादा अच्छा हो सकता है। मैंने पिछले सेशन में एक बात कही थी। सीट का तो आपने कह दिया। बड़ा अच्छा है। भंडारी जी ने कहा कि 60 दिन पहले रिजर्वेशन खोल दिया जाए क्योंकि 30 दिन बाद तो सही बात है कि 15 मिनट में वह फुल हो जाता है। वे हाथ खड़े कर देते हैं कि अब वेटिंग में आएगा। मैंने आपसे एक प्रार्थना की थी कि जो रिजर्वेशन एम पीज लिखते हैं आप आनरलाइज करते हैं, बहुत से हमारे केसेज क्लियर हो जाते हैं लेकिन कोई कई दफा ऐसा होता है कि हमें कलकत्ता या बम्बई जाना है, हमारे घर में रिलेटिवज या और घर वाले आ गए और यहां आने के बाद टिकट कन्फर्म नहीं होता। मेरी प्रार्थना है कि अगर चार घंटे की बजाए 12 घंटे कर दिया जाए ताकि पसेंजर घर से चलकर यहां न आए। यह मैंने पहले भी आपसे कहा था। अभी अभी हाउस में भी आया कि रिजर्वेशन [illegible] करना हो, [illegible] करना हो तो 4 घंटे की बजाए 12 घंटे कर दिया जाए ताकि कुछ पैसेंजर घर से चलकर हिसार

सिरसा अम्बाला से चलकर यहां न आए। आने के बाद दिक्कत होती है अगर टिकट कन्फर्म न हो तो। वैसे मैं आपका इस बात के लिए धन्यवाद करता हूं कि जब हम लिखते हैं तो काफी लगभग 90 परसेंट क्लियर हो जाते हैं और रेलवे में सीट मिल जाती है। मैंने जिन सब बातों पर चर्चा की है, आपसे प्रार्थना करूंगा कि हमारी तकलीफ को ध्यान में रखते हुए और मेरी गुस्ताखी को माफ करते हुए आप कुछ न कुछ करें। हिसार भिवानी और सिरसा के लोगों के लिए आप जरूर कुछ न कुछ करेंगे। इस बार हम आए हैं। इसके पहले भी मैं एक बार आकर चला गया हूं। सोचता हूं [illegible] तीन साल हैं ये फिर चले जाएंगे। हम तो एक ही बात को चिल्लाकर कहते हैं कि ये गाड़ियां चलाकर लोगों की सहूलियत कर दें तो गोया आपसे प्रार्थना है कि आप इसके लिए कुछ करेंगे। मैं आपके इस बिल का समर्थन करता हूं और उपसभाध्यक्ष जी आपका धन्यवाद करता हूं कि मुझे आपने बोलने का टाइम दिया। बहुत बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : श्रीमती चन्द्रकला पांडेय।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिमी बंगाल) : महोदय **(व्यवधान)** क्या हो गया। क्या ये पहले बोलेंगे। धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय।

RI JOHN F. FERNANDES: Sir, I may be allowed to speak first, because I have to chair a Select Committee meet-

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): All right.

SHRI JOHN F. FERNANDES): Sir, I rise to support this Appropriation Rail- Bill (No. 4), 1997.

Besides the Railway Budget, we have to take the hon. Railway Minister off and on if he has to come to the Parliament with his Appropriation Bill. That gives an opportunity to debate time and again mismanagement of the Indian Railways. Often the hon. Minister also comes to the House with *suo motu* statements on accidents, which give an indication that the Indian Railway has been converted into an undertaking. Only yesterday we saw a cartoon in the *Times of India*, where a small child requests his mother not to travel by train; it is not safe. Let us fly by plane. The poor mother replies to the son saying she cannot afford; it is very expensive. So, that is the state of the Railways where we have come to.

Sir, I have to compliment the hon. Minister, because he is a very progressive Minister. The other day I saw he was cleaning the platform of the Delhi Railway station. It is a good example that he is setting for the workers within the Railways.

Sir, I have been speaking on the Budget for the last five or six years. Every time I speak, I feel that I am taking my speech from the archives. It sounds like a defective record. We repeat the same thing and we get no response from the Government. I am sorry to say that we make our points again and again and again and there is no response from the Government. But, I appreciate his cleaning the platforms. I would be happy if the hon. Minister takes the broom to remove the corruption from the system, because the Railway system is the mega-giant in this country. We have seen that it has a separate Budget, besides the General Budget. It has a work force of about 22 lakh personnel. I do not blame the Government or the Minister, because it is a giant organisation that he is handling. This was the institution which was handed down by the colonial past by the Britishers. They are the people who managed, ran these Railways. It was run well because it was basically and mainly privatised. Most of the services in the Railways were privatised and the Government was only owning the vast infrastructure. But now what we have seen is that even in

Britain the British Airways which was owned by the Government has been derationalised. From that time onwards they were making profits. So, I am not trying to suggest to the Minister to sell out Railways to the private sector. What I am trying to suggest is that we have to bring privatisation in the service sector. Now, the hon. Minister has converted some part of the catering into private sector through contracts. I think that is the best thing which has happened to our economy, not only in Railways but in other sectors also. I hope the hon. Railway Minister will introduce that more and more. I am not asking for privatisation of railway wagons on which we were agitated in the morning. Except that, the services in the Railways should be privatised.

I had mentioned in the morning when the hon. Railway Minister wanted to make a statement on the policy of procurement of railway wagons that this House was agitated through a question and the Chairman of the Rajya Sabha had readily appointed at House Committee. I happened to be a Member of that Committee. That Committee in its wisdom—because Parliament also sits for investigation—investigated that there was a malpractice. The Planning Commission is a Commission of the country which gives direction for the planned development of our economy. So, that Planning Commission which acts as a nodal agency for all the Ministries, had recommended that Railways needed 120,000 wagons. The Railway Board took a decision that they would order only 11,000 wagons. We saw that there was a crisis in the economy because most of our goods which are basically traditional and which are transported by railway rakes from procurement base to ports for exports, had suffered a lot. Of course, my Leftist comrades speak about employment to workers. I am not against it. But what I am saying is that if we given a justification and say that whatever we import, is cheaper, yes certainly it is cheaper, we have to pay through hard currency, we have to pay in dollars. We have the Cochin Shipyard. I happened to be there. They are building ships. It is three times more expensive than the imported ships. Why are we building our own ships? Now, the Minister is justifying that the quality of Indian steel is bad. Okay, he is doing a lot of lobbying towards that end. The hon. Railway Minister has procured railway wagons not only for this year but even for the next financial year because they do not know how long the United Front Government is going to last. He has ordered for 5,000 railway wagons. This tender was floated on the 20th July, 1997. Now a Parliament Committee gave a decision to the Government which is binding on the Government because this is a parliamentary system. This is a Government responsible to the people and to the Parliament. Now a letter has been sent by the hon. Railway Minister to the Railway Board. I do not know what the system of planning in our country is. Who takes the decision? Who decides the policy of this country? I would like to know whether an individual can decide a policy system that he will be liable for the PIL. Then, why should this Parliament function? If we can take recourse to the cheapest things, then, I think if the whole Railways are given to the private hands, we will make a profit. At the moment, this giant is a white elephant. It is a liability to the nation because the whole giant has been misused and mishandled and corruption is maximum. I have mentioned it off and on.

[illegible]

Now you have scrap in the Railways worth thousands of crores of rupees. There is no proper inventory. The revenue from the sale of scrap is not accounted for. It is not shown as receipts. This has been pilfered. Of course, there is a big nexus in that whole organisation. So, when I raised it repeatedly, there was no reply from the Government.

Last year in the Railway Budget speech, I told the hon. Railway Minister as to how there is a racket in computerised tickets where PNR is made, 1 to 7 tickets are booked, money is taken and

6 tickets are cancelled and money is pocketed and one ticket is shown under the PNR. I suggested one passenger-one PNR. They say it is not possible. If they just say that it is not possible, there is no attempt to see that corruption is removed from that department. Therefore, I suggest to the hon. Minister that he should take the broom again and remove the corruption besides the dirt on the platform.

In 1984, we had two transport systems in this country, two Ministries—the Ministry of Shipping and the Ministry of Transport. Rajiv Gandhi, the then Prime Minister, had wisely integrated the two Ministries into one, the Ministry of Surface Transport. So, the transport on land has been integrated with the water transport. The Railways is a major giant in the country handling transportation. It is acting as a deterrent for the smooth flow of transport in the country. It will be appropriate for us to see that the transport system on land is integrated into one giant. Scrap the two Ministries, the Surface Transport and the Railways, and make one Ministry. I suggest this because now land is wasted. You go to Bombay. We have the suburban railways. There is congestion. There is no road going from north to south. You have the railway tracks running from North Bombay to South Bombay. If you have a strip of land over the railway track and use it as a fly-over, you privatise that. That can be a proper way of de-congesting the Bombay B.G. and in no time you can go from the north to the south. I think if they do not have the money, we have to consider this as a national property and not a Railway property. If the Ministry of Surface Transport wants to build a fly-over by privatising, it may be allowed. We have allowed the Ministry to go for privatisation. That can be a solution to the problem of chaos we have in our metros. I think the Minister can take some initiative, at least as a social obligation, so that his Ministry allows them to fly over their track. This is the suggestion I want to make.

Again, coming to my State of Goa, one bridge has collapsed in Goa. It is on the National Highway 70, the Mandovi Bridge. There is one more, the Zuari Bridge. Ten years back I raised this matter. This bridge is also going to collapse because a wrong technology has been used. We have implemented a Russian technology. It is a cantilever bridge. I have raised it in this House and made a suggestion. The Konkan Railway is going to have a bridge parallel to the Zuari Bridge. Why don't you have a duplicate bridge—a road bridge and a railway bridge? Now the Zuari Bridge has been closed to highway traffic. It is going to collapse. Parallel to it. We have the Konkan Railway Bridge. So, there is no proper planning in this country. Had we permitted a road bridge on the railways, the Ministry of Surface Transport would have spent 40 per cent more on that. The duplication of funds would not have been there. I am happy, the hon. Minister of Surface Transport also there. The suggestions are not taken. So much so that courts are concerned. This request is being litigated as a PIL, public interest litigation at the Goa High Court as to why the Government has not taken cognizance of the suggestion of a public man. The Government can have coordination. If they do not have one Ministry, they can have a nodal agency to see that the whole surface transport in this country is coordinated so that we may not have duplication.

Whenever the hon. Minister comes to my State, he announces a date for the inauguration of the Konkan Railway line. Last time, he came to Goa to inaugurate a railway bridge in Margao. He announced that the Konkan Railway would be opened on the 15th August, that is, tomorrow, on the Golden Jubilee of our Independence. I think there is nothing happening and there are reasons for nothing to happen. I have been saying in this House repeatedly that the Konkan Railway Corporation, in connivance with the mining lobby, has messed up the Konkan Railway in Goa. That is the charge. Just to diver the Konkan Railway line which was going on the mining land, Government land, you have diverted it into the coastal area, to have more bridges. This is on record before the Ojha Commission. Before you could draw the alignment, you send the bridge companies to go and identify the bridges so that you can make the maximum number of bridges. That is what I have been saying repeatedly. You have ignored the environment. You have taken the Konkan Railway on Kasan land, on marshy land, on mangrove land and the railway cannot stand on that. You are not tiling it up with wooden tiles or cement tiles. You have just done red-earth on the Dal-dal land, on the Kasan land and with the vibration, I don't think the Railways will function. I wish the hon. Minister all well and the Konkan Railway all well because we have nothing against him. People want Konkan Railway. Everyone in Goa wants Konkan Railway. But not in the manner in which they have done it. They have swindled the public money because they were given freedom in the form of a corporation. There is no accountability in this country. There is a free licence for everybody to rob and plunder. There is no accountability and there is no responsibility. That is what I am saying. Repeatedly, we make speeches but no reply is given to us.

Now, I come to modernisation. We give suggestions and suggestions and we say accidents and accidents. We also say that the Railways have a good communication system because they have used the optic cables for communication. You are supposed to have one socket after every 500 metres along the railway line. In case of emergency you take a telephone, plug in and communicate. But most of these sockets are missing When there was a major accident near Agra, the engine driver had gone there and tried to operate it, but it was not functioning. The Railways paid about Rs. 800 crores for that technology.

I put a question to them: "Why don't you go in for the satellite technology?" They said: "We have to write off the optic fibre cable." Why do we use the optic fibre cable? For high density. You can have millions of telephones over one cable. Here, it is just the opposite. We have millions of cables, we are using one socket for one telephone. This is the system which we are following. This is the fraud we are perpetuating on the nation on the pretext of import of cables. I do not know what happens behind that. It is for the House to decide. It is for your imagination. Why don't we go for the satellite technology? I have said that every second man in the street has a radial telephone. We have the wireless telephone, we have the cordless telephone. You go in the plane, you can speak. Why is the Government not going in for cheap technology? Of course, they need a sum of Rs. 200 crores per year for this purpose. But I think it will be well-spent. We can avoid a lot of expenses. There is a lot of technology abroad to avoid collision between two trains. There is a lot of technology abroad relating to trains jumping a red line. If it does so, it stops automatically. Why don't we go in for the cheap technology which is a very modern and useful technology, employed anywhere in the world. You go to London. You pay a visit to Metro. There is a chart which shows which train is running where because the light is just flickering. I think the Railways have the money. But they are not implementing it because this is a very cheap technology. If the technology is cheap, you are not allowed to spend more money and every Department of the Government likes to spend money because we have no money. Whenever we suggest something, they say that there is a constraint of funds. I hope that we will rise to the occasion, at least on the 50th year of our independence, and sort out this problem. We should inculcate some honesty in ourselves. Unless we have honesty, unless we run the institution of Raidways like a private institution, like a corporate institution and not like a government Department, I don't think we will see a bright future at the end of the tunnel. With these few submissions, I conclude my speech

with the hope that the hon. Minister will take note of my suggestions. I also expect of him that he will not lay the statement on the Table of the House when I leave because we want to debate that statement.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): He won't lay the statement on the Table of the House. We have taken a decision to that effect.

SHRI JOHN. F. FERNANDES: He won't make an attempt to lay it on the Table of the House.

श्री राम विलास पासवान : उपसभाध्यक्ष जी, मैं तो स्टेटमेंट नहीं दे रहा था, आपने मांग की, मैं दे रहा था। अब आप नहीं चाहते हैं, मैं नहीं दूंगा।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को कहना चाहूंगी कि बहुत दिन पहले बजट भाषण में मैंने भाग लिया था और आपके विभाग से मुझे एक पत्र मिला, लिखा हुआ था कि राजधानी एक्सप्रैस में बिस्तरों की हालत सुधार दी जाएगी, लेकिन मैंने पाया कि हालत सुधारने के नाम पर बिस्तरों की लम्बाई कम हो गई है —सर पैर खुल जाते हैं। तो मैं सबसे पहले आपको अनुरोध करूंगी कि मंत्री जी इस बात पर ध्यान दें कि भारत के एक तंदरुस्त, अच्छे लम्बे-चौड़े व्यक्ति को ध्यान में रखते हुए बिस्तरों की लम्बाई-चौडाई निर्धारित करें। ...(व्यवधान) ...

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश) : मंत्री जो जहाज में आते हैं इनको इसकी चिन्ता नहीं है। ...(व्यवधान) ..

श्रीमती चंद्रकला पांडेय : मैं अपने लिए नहीं सबके लिए बोल रही हूं। तकिया तो बहुत छोटा है। चादरों की बात करें तो अहलुवालिया जी के लिए तो बहुत छोटी होंगी। मंत्री जी के लिए शायद विशेष चादरें आती हों, मुझे पता नहीं है .. (व्यवधान)

महोदया, मैं विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक 1997 का समर्थन करती हूं। अधिनियम पर मेरी नजर पड़ी तो देखा कि इसमें लिखा हुआ है रेल से संबंधित विशेष सेवाओं के लिए हम विनियोग करेंगे। जब सेवाओं का प्रश्न आता है तो मेरे सामने 3 बातें आती हैं-सुविधा सुरक्षा और सफाई। मैं स्टैंडिंग कमेटी की सदस्य हूं, इसलिए बहुत सारी जानकारी मिलती रहती है। कुछ दिनों पहले मंत्रालय से मैंने एक प्रश्न किया था कि यात्री सुविधाओं को कम प्राथमिकता देने के कारण क्या हैं? मुझे उत्तर इस प्रश्न का नहीं मिला कि कम प्राथमिकता देने के कारण क्या हैं। बल्कि मुझे यह उत्तर मिला कि हम रेल यात्री सुविधाओं को हाल ही के वर्षों में बहुत अधिक प्राथमिकता दे रहे हैं जो कि 1994-95, 1995-96 और 1996-97 के दौरान आवंटित और वास्तविक रूप से खर्च की गई राशि से देखा जा सकता है। बहरहाल 1997-98 के बजट में यात्री सुविधाओं के लिए आवंटन संसाधनों की कमी को देखते हुए 1996-97 के मुकाबले कम है.... (व्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Sir, I just want to say something. May I make an appeal to the House? There are 13 more speakers. *Even yesterday I made a request* that we should conclude the Railway Appropriation Bill yesterday itself. The Members will have to speak. I understand that. We have to pass the other finance Bill. Appropriation (No. 4) Bill, 1997. (*Interruptions*)... I have to bring the Appropriation Bill. (*Interruptions*).

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) : 2 घंटे तो पूरे होने दीजिए...... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : मीणा जी, मैंने एलाऊ किया है आपको ? ...(व्यवधान)

Madam, you address the Chair.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: Sir, I request the parties to consider whether the Members can withdraw so that this can be completed and the other business can be taken up. We will have to adjourn the House early today in view of the midnight session. We don't have much time. But I leave it to the House.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Instead of mentioning several things, Members will raise only specific points. We make it short. I am adjusting accordingly. Mrs. Chandra Kala Pandey, please continue.

SHRIMATI CHANDRA KALA PANDEY: Sir, I will raise specific points only.

महोदय मैं यह कहना चाहती हूं कि मुझे पत्र का जो उत्तर मिला उसमें ये कह रहे हैं कि यात्री सुविधाओं को अधिक प्राथमिकता दी जा रही है और चौथी लाईन में ये कह रहे हैं कि हमने बजट कम कर दिया है। इस तरह के विरोध-मूलक उत्तर हमें मिलते हैं। मैं मंत्री जी से यह कहना चाहूंगी कि जब भी उत्तर दिए जाएं तो पहले के आंकड़े और बाद के आंकड़ों में कोई तारतम्य होना चाहिए। इसमें यह बताया गया है कि रोशनी, पंखों, बैठने के कक्षों, विश्राम कक्षों, शौचालयों, समय-सारणी, पेयजल आदि सुविधाओं में सुधार किया गया है लेकिन ऐसा कुछ दिखाई नहीं दे रहा है।

महोदय मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि जो कुछ आप सिद्धांत रूप में कहते हैं और जो कुछ व्यवहार में आता है, उसमें तारतम्य बिठाने की कोशिश करें। कागज पर उतारी गई सच्चाई और आंखों से देखी गई सच्चाई में अंतर क्यों दिखाई पड़ रहा है? अपने सिद्धांतों की पारदर्शिता बनाए रखने के लिए मंत्री जी जरूर कुछ करें। आपके द्वारा रेल मंत्रालय का कार्यभार सम्भालने के बाद भी बहुत सी अप्रिय दुर्घटनाएं हो रही हैं। बहुत सारे लेवल क्रासिंग पर आदमी नियुक्त नहीं है, जिसकी वजह से दुर्घटनाएं हो रही हैं। महोदय रेलवे लाइनों की समुचित जांच नहीं हो रही है। हम कब तक ह्यूमन एरर के नाम पर ऐसी त्रुटियां दोहराएंगे? अभी हाल ही में 2 एक्सीडेंट्स हुए हैं। मुझे उम्मीद है मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। महोदय, सुबह से वैगनों की बात को लेकर गहमागहमी है। मैं अनुरोध करना चाहूंगी कि राज्यसभा की जो वैगन कमेटी थी, उसने इस समस्या पर विचार किया था, आप उस संसदीय समिति की रिपोर्ट पर विचार करके इस संसद की गरिमा को बनाए रखने की कोशिश करें।

अब मैं बहुत विस्तार में न जाकर अपने प्रदेश की कुछ समस्याओं की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहती हूं। पहले तो आपको अपना वायदा पूरा करना चाहिए जो आपने किया था कि 3 महीने के भीतर हावड़ा-सियालदह से सिलीगुड़ी के लिए शताब्दी जैसी कोई ट्रेन शुरु कर देंगे। मंत्री जी अपने उत्तर में यह बताएं कि वे कब से यह ट्रेन शुरु करने जा रहे हैं? पश्चिमी बंगाल के सम प्रदेशों को पहाड़ी प्रदेशों से जोड़ने के लिए हम सोचेंगे आजादी की स्वर्ण जयन्ती पर आपने बहुत ही बेशकीमती तोहफा दिया है इसलिए आप अपने उत्तर में जरूर इसके बारे में कहेंगे। इसके बाद रानाघाट-बनगांव के विद्युतिकरण का प्रश्न आता है। पुरुलिया झाड़ग्राम की नई लाईन जहां आदिवासी रहते हैं और आदिवासियों को मुख्य धारा से जोड़ने के लिए बजट में इसका भी प्रावधान रखना चाहिए था। अन्य जो हमारे प्रोजेक्ट हैं—एकलाखी बालूरघाट या बड़गछिया, चांपाघाट की शाखा लाईन सहित हावड़ा–आमटा लाईन रेलवे के बदले हावड़ा आमटा की बड़ी लाईन, तमलुक दीघा प्रकल्प लक्ष्मीकांत पुर, नामखाना, बांकुड़ा, दामोदर लाईन के प्रकल्प इनको भी समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत उचित बजट प्रावधानों के साथ पूरा करने के लिए आप आश्वासन देंगे। मैं आपका ध्यान मैट्रो रेल प्रकल्प की ओर भी दिलाना चाहूंगी। दमदम से बैरकपुर और हासीबज से गड़िया तक से आने में काफी कुछ ट्रैफिक और साथ-साथ पर्यावरण की रक्षा भी की जा सकेगी। अनेक आश्वासनों के

बाद भी वह बात जहां की तहां ठहरी हुई है। सर्कूलर रेल कलकत्ता के यातायात की बहुत बड़ी जरूरत है। सर्कूलर रेल का सर्वेक्षण भी हो चुका है। केवल प्रिंसेप ट से माजेरहाट तक पांच किलोमीटर का सर्वेक्षण बाकी है। हम मेट्रो दल के कुछ सांसद कई बड़े शहरों का सर्वेक्षण करके आए और यह देखा कि मुम्बई-दिल्ली जैसे बड़े शहरों में जहां 16 प्रतिशत रास्ते हैं वहां कलकत्ता में केवल 6 प्रतिशत हैं। मैं अनुरोध करूंगी कि ट्रांसपोर्ट सिस्टम पर आपका मंत्रालय स्टेट्स पेपर प्रकाशित करे जिससे कि यह खुद-ब-खुद स्पष्ट हो जाए कि कलकत्ता में हमारे यहां मेट्रो और सर्कूलर की कितनी अधिक जरूरत है। रेलवे वर्कशाप में काम करने वालों की सुविधा अगर हम आप नहीं देखेंगे तो कौन देखेगा क्योंकि जो उत्तरदायित्व वहन करता है उसे ही तलवार की धार पर चलना पड़ता है। कचरापाड़ा वर्कशाप की दुर्दशा एकबार आप देख आएं तो शायद आप यह सोचने की कोशिश करें कि वहां के जो कर्मचारी हैं उन्हें जीवन की मिनिमम सुविधा भी नहीं मिल रही है।

इन प्रकल्पों के साथ-साथ में केरल में लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के जो प्रकल्प बहुत दिनों से बाकी पड़े हैं उनको विशेष दृष्टि में रखकर पूरा करने की योजना बनाएंगे। युवा खिलाड़ियों को प्रोत्साहन देने के लिए उनको रिजर्वेशन में और विशेष प्रकार की सुविधाओं की मांग करना चाहूंगी आजादी की इस 50वीं वर्षगांठ पर। विश्व विद्यालयों में कम्प्यूटराइज रिजर्वेशन काउंटर हों। आर०पी०एफ० को वेलफेयर सोसाइटी के रूप में मान्यता दें जिससे कि रेलवे में सम्पत्ति बचाने की पूरी जिम्मेदारी वह वहन कर सकें। सुप्रीम कोर्ट का निर्णय आ जाने के बाद भी जिन लोगों को [illegible] नहीं मिली है उन पर भी मंत्री जी ध्यान देंगे। अंत में मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगी केवल यह कहते हुए कि—

बकौल गालिब

"हमें मालूम है जन्नत की हकीकत क्या है,
दिल के बहलाने को गालिब ये ख्याल
अच्छा है।"

हमें भी मालूम है कि आप कितना कर सकेंगे, जितना आपसे संभव होगा आप जरूर करेंगे। आप एक अच्छे रेल मंत्रियों में माने जाते हैं फिर भी समस्याएं ज्यों की त्यों रह जाती हैं। क्यों रह जाती हैं, इस प्रश्न के साथ मैं सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

श्री मूलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे के एप्रोप्रिएशन बिल मंत्री जी द्वारा यहां प्रस्तुत किया गया है। रेल हमारे देश के यातायात का सबसे बड़ा साधन है और रेलों ने राष्ट्रीय एकता बनाए रखने के लिए भी काम किया है। रेलों के अंदर किसी मजहब का, किसी जाति का गरीब और अमीर एक ही डिब्बे में बैठकर सफर करते हैं। इसलिए राष्ट्रीय एकता का निर्माण करने में भी लोगों का बहुत बड़ा योगदान है। एप्रोप्रिएशन बिल के माध्यम से मंत्री जी रेलों के रखरखाव और रेलों को सुविधाएं देने की वजह से संचित निधि में कुछ निधि लेना चाहते हैं। रेल मंत्री जी, मैं आपसे कहना चाहूंगा कि रेलों के विकास के लिए जो गेज परिवर्तन की नीति पिछली सरकार ने अपनाई थी वह एक महत्वपूर्ण कार्य था, बहुत अच्छा कार्य था जिनके अभाव में रेलों के आने-जाने में देर होती थी, यात्रियों को असुविधा होती थी। इन सबको दूर करने के लिए गेज परिवर्तन की नीति जो पिछली सरकार ने अपनाई थी एक महत्वपूर्ण कार्य था और उसी नीति को आपने माना और उसको आगे बढ़ाने के लिए स्टेप लिए हैं। इसके लिए आपने बहुत अच्छा कार्य किया है। लेकिन मैं कुछ ऐसी बातें आपको बताना चाहूंगा कि 1995–96 के बजट के अंदर धौलपुर टू गंगापुर सिटी रेलवे

[श्री मूलचन्द मीणा—जारी]

लाइन के सर्वे की घोषणा आपके बजट के अंदर की गयी थी। वह सर्वे कंपलीट हो गया। लेकिन मंत्री जी, मेरी समझ में यह नहीं आता कि इस सर्वे को करने में डेढ़ साल क्यों लगा? यह जानने की मेरी जिज्ञासा है कि डेढ़ साल इस सत में क्यों लगा? वह कोई इतनी लम्बी रेलवे लाइन नहीं थी।

श्री शिवचरण सिंह (राजस्थान) : क्योंकि वह जमीन पर नहीं हुआ, वह कागज पर हुआ है।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आप कृपया खड़े मत हों। समय का ध्यान रखिए।

श्री मूलचन्द मीणा : जिस एरिया में सर्वे की बात कर रहा हूं उस एरिया के अंदर माइन्स का सबसे बड़ा व्यापार होता है। वहां के पत्थर को आज हम विदेशों में एक्सपोर्ट कर रहे हैं जिससे रेलवे को बहुत बड़ी इनकम होती है। महोदय, ट्रकों में सामान लाने में—जो पत्थर वहां से निकलता है, उसको यदि हम ट्रकों से लाएं तो बहुत महंगा पड़ता है—तो रेलवे लाइन डालने से वहां के लोगों को सुविधा हो जाएगी। वहां जो लोग काम कर रहे हैं, वह ज्यादातर मजदूर लोग हैं। वह शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स का एरिया है। उनका एक ही जीवन होता है—केवल खानों में वह अपना जीवन चलाते हैं। इसलिए उस रेलवे लाइन की बहुत बड़ी आवश्यकता है। लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि मंत्री जी ने राजनीतिक उद्देश्य से या राजनैतिक भावनाओं से कई रेलवे लाइनों को संक्शन दे दी है, जहां पर रेलवे को कोई फायदा होने वाला नहीं है। रेलवे को कोई बहुत बड़ा बेनिफिट मिलने वाला हो, ऐसा नहीं है। लेकिन इस एरिया के अंदर यदि रेलवे लाइन को आप डाल देते हैं तो रेलवे को बहुत बड़ा फायदा होगा। इसलिए इसको ध्यान में रखते हुए बिना किसी राजनैतिक भेदभाव के—इस रेलवे लाइन के सर्वे की रिपोर्ट आपके पास इसी महीने या पिछले महीने आयी है—उसको आप मंजूर करें—यह आपसे मैं निवेदन करना चाहता हूं। आज रेलवे में जैसा भंडारी जी बता रहे थे कि रेलवे के डिब्बों की हालत बहुत बदतर हो गयी है। फर्स्ट क्लास के डिब्बों की हालत खराब है जिसमें बैठ नहीं सकते हैं। वहां पानी आ रहा है, बरसातों में डिब्बों में पानी गिर रहा है, लैट्रीन-बाथरूम की हालत बहुत खराब है, बहुत दयनीय है। उसका आधा गेट तक टूटा रहता है। महोदय, रेलवे में लोगों को सुविधा मिलनी चाहिए। हिन्दुस्तान के ज्यादातर आदमी रेल में यात्रा करते हैं तो उनको यह सुविधाएं देनी ही चाहिए। रेलों के डिब्बों के रख-रखाव की विशेष व्यवस्था आपको करनी चाहिए। मंत्री जी, यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि आपके रेलवे विभाग के कर्मचारी बिना सोचे-समझे रेलवे की सम्पत्ति का ध्यान भी रखते हैं कि नहीं? मैं आपकी नॉलेज में यह बात लाना चाहता हूं। गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर दो हजार हैक्टेयर जमीन है। दो हजार हैक्टयर भूमि वहां पड़ी है जो करीब दस साल से पड़ी है। वहां दो हजार के करीब बने-बनाए मकान हैं, सारी सुविधाएं उन मकान में हैं, सारा ढांचा मकानों का बना हुआ है लेकिन आज वह बर्बाद हो गये हैं। वह रेलवे की सम्पत्ति है, किसी का उस पर ध्यान नहीं है, किसी ने उसके रख-रखाव पर ध्यान नहीं दिया क्योंकि वहां पर पहले गैरेज और लोको शैड गंगापुर सिटी में थे। लेकिन नया सिस्टम रेलवे का आया, पहले डीजल का आया, उसके बाद विद्युत का आया तो दोनों शैड वहां से उठा लिए गये। आज वह सम्पत्ति पड़ी हुई है, वह करोड़ों की सम्पत्ति है, उस सम्पत्ति का किसी को ध्यान नहीं है दूसरे लोग ज्यादा कर रहे हैं। मकानों से कोई खिड़की निकालकर ले जा रहा है, कोई गेट निकालकर ले जा रहा है और कोई किसी दूसरे सामान को ले जा रहा है। उसे कोई देखने वाला नहीं है मैं आप से निवेदन करना चाहता हूं कि इतनी बड़ी भूमि के सदुपयोग के लिए आप रेलवे का कारखाना वहां लगाए—चाहे रेलवे के डिब्बे बनाने का लगाएं या डिब्बों के मेंटेनेंस का कारखाना लगाएं ऐसा कोई

व्यवस्था वहां पर की जाए । जो सम्पत्ति वहां बर्बाद हो रही है, उसकी रक्षा के लिए आपको कुछ स्टेप्स अवश्य उठाने चाहिएं । एक कारखाना जरूर मंजूर हुआ था, वह गंगापुर सिटी के नाम पर हुआ । लेकिन रेलवे कर्मचारियों ने मिल-जुलकर तुगलकाबाद में इस कारखाने को लगा दिया । गंगापुर के लिए वह स्वीकृत हुआ था लेकिन वह तुगलकाबाद में लगा । इसकी छान-बीन की जाए तो आपको रेलवे कर्मचारी इसमें दोषी मिलेंगे । कोटा का कोई कर्मचारी अगर गंगापुर सिटी में आता है तो उसको टी०ए०, डी०ए० उतना नही मिलता है जितना कि तुगलकाबाद में आने पर मिलता हैं । मेरा आपसे निवेदन है कि अगर इस प्रकार से अधिकारियों ने मिलकर गड़बड़ी की है तो उनके विरुद्ध कार्यवाही और वहां पर जरूर यह कारखाना लगाया जाए ।

महोदय मैं यह कहना चाहता हूं कि जब आप अपने क्षेत्र का ध्यान रखते हैं तो गंगापुर सिटी एक स्टेशन है और जिस पर 6-7 हजार रेलवे कर्मचारी काम करते थे जहां पर चहल-पहल-रहती थी वह स्टेशन अब सुनसान हो गया है । वह स्टेशन हम एक तरीके से कह सकते हैं कि बरबाद हो गया है । इस प्रकार की स्थिति वहां के लोगों की हो गई है । वहां पर बिजनेस ठप्प हो गया है जबकि गंगापुर सिटी राजस्थान की नंबर एक की कृषि मंडी है, पत्थर की मंडी है । लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे विभाग क्या सोचकर इस स्टेशन को एक छोटा सा फ्लाइंग स्टेशन बनाने की नीति के अन्तर्गत यह स्थिति पैदा की है । मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि गंगापुर सिटी कृषि की सबसे बड़ी मंडी है और इसका संबंध ज्यादातर कलकत्ता से, हावड़ा से रहता है जब कि स्यालदाह एक्सप्रेस जो जोधपुर से हावड़ा चलती है वह गंगापुर सिटी होकर जाती है । मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि इस ट्रेन को गंगापुर सिटी में रुकवाइए जिससे कि वहां के लोगों को सुविधा हो सके, वहां पर आने वाले व्यापारियों को सुविधा हो सके । अगर स्यालदाह वहां रुकती है तो हावड़ा से आने वाले व्यापारी उसमें आ सकते हैं और सामान भी ले जा सकते हैं, लोग को भी ले जा सकते हैं और मजदूरों को भी ले जा सकते हैं । इससे ये सारी सुविधायें वहां पर हो सकती हैं । लेकिन मेरी समझ में नहीं आता है कि इन ट्रेनों को रोकने के लिए क्या आधार है ? राजनैतिक तरीके से जब हम इसकी डिमांड करते हैं, मेरे पास जवाब आता है कि रेलवे की सुविधानुसार यह ठीक नहीं है । दूसरे दिन जब राजनैतिक प्रेशर पड़ता है वहां पर वह ट्रेन रोक दी जाती है । तो जो यह दो प्रकार की नीति है इसको बदलने की जरूरत है । जिसमें रेलवे का फायदा हो वह काम रेलवे को करना चाहिए और प्राथमिकता के आधार पर करना चाहिए ।

दूसरा मैं यह निवेदन करना चाहता हूं और आपसे विभाग द्वारा रिपोर्ट भी आई है कि फ्रन्टियर मेल जो अमृतसर से मुंबई जाती है उसको हिन्डौन सिटी में रोका जाये ।

रिपोर्ट यह है कि इसको वहां रोकना वाजिब है । हिन्डौन सिटी में इसको रोकना आर्थिक दृष्टि से भी ठीक है । अगर वहां पर फ्रंटियर मेल रोकी जाती है तो बाहर जाने वाले और बाहर से आने वाले यात्रियों की वहां पर संख्या ज्यादा है । जो महावीर भी जाते हैं, वहां से 15 किलोमीटर दूर जाते हैं वे भी इस ट्रेन में बैठते है । इसलिए मेरा निवेदन है कि आप फ्रंटियर सिटी को हिन्डौन रोकें ।

मंत्री जी, मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि रेलों के अंदर जब हम यात्रा करते है तो वहां पर फर्स्ट एड की व्यवस्था है । कोई आदमी बीमार हो जाए तो उनके लिए फर्स्ट एड की व्यवस्था ट्रेनों के अंदर है । जब हम ट्रेनों के अंदर फर्स्ट एड की व्यवस्था करने की बात कहते हैं तो मेरा आपसे निवेदन है कि इनमें डाक्टर भी होना चाहिए । आश्वासन तो मंत्री जी देते रहते हैं लेकिन मैं आपसे पूछना चाहूंगा कि जो पुराने आश्वासन आपने दिए हैं उन आश्वासनों को आप कब पूरा करेंगे ?

श्री मूलचन्द मीणा—जारी

मेरा आपसे अनुरोध है कि जब आप रेलवे के अंदर एलोपैथी पद्धति से चिकित्सा करते हैं तो क्यों नहीं आयुर्वेदिक पद्धति को भी आप अपनाते। आयुर्वेदिक पद्धति हिन्दुस्तान की मूल पद्धति है इसको भी रेलों में लागू किया जाना चाहिए। इसके लिए रेलों में आयुर्वेदिक डाक्टरों की भर्ती की जानी चाहिए और उनसे भी लोगों का इलाज कराया जाए। इसको अधिकतर लोग पसंद करेंगे। इसलिए रेलों के अंदर आयुर्वेदिक की व्यवस्था करें और रेलों के अंदर आयुर्वेदिक डाक्टरों की भर्ती करें।

महोदय, मैं, लास्ट में, मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इस मंत्रालय में उनके आने के बाद शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों को कुछ राहत मिली है। लेकिन उनको जो राहत मिलनी चाहिए थी, कर्मचारियों को जो राहत मिलनी चाहिए थी, वह पूर्णरूपेण नहीं मिल पाई है। उनका जो बैकलाग है इस विभाग के अन्दर उसको आप जल्दी जल्दी पूरा कराएं। कुछ लोगों को यह महसूस अंदर हुआ है कि शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स कर्मचारियों के साथ अन्याय नहीं करना चाहिये। आपके आने के बाद रेलवे विभाग के कर्मचारी सोचने लगे हैं, शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स को अन्याय की दृष्टि से नहीं देखने लगे हैं, यह शायद आपके डर की वजह से है। यह सच है कि शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स कर्मचारियों के प्रति कुछ नर्मी बरती गई है लेकिन जो बैकलाग बना आ रहा है, उसको आप पूरा करें। मैं 1993-94 की कुछ बातें आपको बताना चाहूंगा। कुछ डिविजनों में थर्ड और फोर्थ क्लास में भर्ती के लिए परीक्षा ली गई। परीक्षा का रिजल्ट भी निकाल दिया गया। रिजल्ट के बाद नियुक्तियों के लेटर लोगों के पास पहुंच गए लेकिन जब नियुक्ति पत्र लेकर लोग डिविजन में पहुंचे तो उनको नियुक्तियां नहीं दी गईं जबकि यह परीक्षा एस. सी. एस. टी. के बैकलाग को पूरा करने के लिए ली गई थी, मैं चाहूंगा चाहे कहीं भी हो, चाहे 1991 में हुआ हो, चाहे 1992 में हुआ हो, चाहे 1993 में हुआ हो, कई डिविजनों में ऐसा हुआ है। इसलिए उनको आप देखें। आप यह निर्देश जारी करें कि जिन लोगों ने परीक्षा दी है, जिन लोगों की नियुक्तियां हुई हैं, उनको पद मिल जाएं। एस. सी., एस. टी. के विभिन्न पदों के अगेंस्ट यह परीक्षाएं हुई हैं, इसको आप देखें। . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपने अभी लास्ट बोला था, फिर समाप्त कैसे होगा ?

श्री मूलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष महोदय, दिल्ली रेलवे स्टेशन . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपने खुद बोला था लास्ट प्वाइंट बोल रहे हैं। समय नहीं है। इसलिए समाप्त कैसे होगा ?

श्री मूलचन्द मीणा : दो मिनट में समाप्त कर रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपकी पार्टी में और भी बोलने वाले हैं।

श्री मूलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष महोदय, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात पर मैं थोड़ा सा ध्यान दिलाना चाहूंगा। मैंने मंत्री जी को लिखा था कि नई दिल्ली स्टेशन पर अव्यवस्था फैली हुई है, वहां पर असामाजिक तत्व आए दिन लूट-मार करते रहते हैं, कोई सुनने वाला नहीं है। मेरी इस बात को मान कर मंत्री जी ने रेलवे स्टेशन का अचानक दौरा किया। वहां पर यह पाया और सुपरिंटेंडेंट को तुरन्त हटाया, बर्खास्त किया। इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मेरी बात सुनकर उसको चेक करने की कोशिश की। जय हिन्द।

श्री रामदेव भंडारी (बिहार) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय । मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि जो भी मुद्दे सदन में या कंसलटेटिव कमेटी के माध्यम से या पत्रों द्वारा इनके समक्ष लाये गये हैं उनका इन्होंने विधिवत जवाब दिया है ऐसा किसी भी मंत्रालय में नहीं होता है । पत्र लिखते जाइये, लिखते जाइये, मंत्रालय से जवाब नहीं आता है मगर यही मंत्रालय है जहां से सभी पत्रों का जवाब आता है । किसी भी माध्यम से आप जो मुद्दा उठाते हैं रेलवे के बारे मे, उसका उत्तर आता है । हम आशा करते हैं कि क्रियान्वयन का काम भी मंत्री जी के द्वारा कराया जाएगा । मुझे जब मौका मिला है रेल विभाग की चर्चा में भाग लेने का, मैंने अपने क्षेत्र के कुछ मुद्दों को लगातार उठाया है । एक मुद्दा दरभंगा तक बड़ी लाइन की जो गाड़ियां चलती हैं दरभंगा से निर्मली और दरभंगा से जयनगर, इन दो मार्गों पर मैंने आमान परिवर्तन के लिए बार-बार मंत्री जी से आग्रह किया है और मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि दरभंगा से जयनगर की स्वीकृति इन्होंने दी है और सम्भवतः शीघ्र ही उसका काम शुरू हो जाएगा । पिछली बार इस सदन में मुझे आश्वासन दिया था कि सप्लीमेंटरी बजट जब आएगा तो दरभंगा से निर्मली और झंझारपुर से लौकहाट के बारे में स्वीकृति देंगे । मैं आशा करता हूं कि इस बार मंत्री जी ने जो आश्वासन दिया, हमसे जो वादा किया है उसे पूरा करेंगे । ऐसा मुझे विश्वास है । दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह मैं पूर्व में भी कह चुका हूं —निर्मली से भपटिआही एक महत्वपूर्ण लिंक छूटा हुआ है । अगर यह लिंक हो जाता है ...(व्यवधान) निर्मली से भपटिआही कर दिया है तो इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं कि इसमें मंत्री जी ने स्वीकृति दी है । उसके लिए धन्यवाद देता हूं मंत्री जी को । उस पर शीघ्र काम शुरू किया जाए इसके लिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं ।

मैं एक अपने क्षेत्र की समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाऊंगा । एक पुल है झंझारपुर और लोहना स्टेशन के बीच में । झंझारपुर मेरा घर है । मैं जब भी घर जाता हूं, उस पुल पर से मुझे गुजरना पड़ता है और अक्सर उस पुल की हालत वहां पर बहुत खराब रहती है । मैंने पत्र लिखे थे मंत्री जी को और मंत्री जी ने उसका जवाब भी दिया था । मैंने जांच के लिए लिखा था । पर जांच के बाद मंत्री जी ने संतोष व्यक्त किया था—जो मुझे चिट्ठी मिली है मंत्री जी की ओर से । पर मैं कहना चाहता हूं कि वह जांच अच्छी तरह से नहीं हुई है । मुझे जानकारी भी नहीं मिली कि किस तरह से उसकी जांच की गयी है । उस पुल की हालत बहुत खराब है । बहुत हैवी ट्रैफिक उस पुल से गुजरता है । रेल भी गुजरती है और दूसरे ट्रक, बस और छोटी सवारियां भी उस पुल से जाती है । उस पुल को फिर से देखने की जरूरत है । फिर से मंत्री जी देखें उसको और मजबूत करें ऐसा मेरा उनसे निवेदन है ।

मंत्री जी एक छोटे सवाल की ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं । निर्मली से कुछ लोगों की चिट्ठी मुझे मिली है । वहां के कई गरीब स्थानीय लोगों ने वेंडर के लिए आवेदन दिया था । निर्मली में है मगर समस्तीपुर का जो विभाग है वह इसे देखता है । उसने निर्मली के आस-पास के लोगों को यह काम नहीं देकर बहुत दूर के लोगों को जो कटिहार खगड़िया वगैरह के आसपास हैं जो उनके खास आदमी है—जैसा मुझे कहा गया—उनको दे दिया । आप जांच करवा लें । अगर स्थानीय आदमी उसको करना चाहते हैं तो स्थानीय आदमियों को वह अवसर दिया जाए । वेंडर के काम या जो दूसरे काम हैं स्टेशन पर वे उनको दिए जाए ।

मैं एक बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । ये जो बिहार के मजदूर हैं जो कमाने के लिए दिल्ली, पंजाब आते हैं उनके साथ अच्छा व्यवहार नहीं किया जाता है पटना में

भी और दिल्ली में भी। आप इस बात को जानते हैं। मैंने प्रश्नों के माध्यम से भी कई बार इस बात को उठाया है मगर औपचारिक रूप से इस बात का जवाब दे दिया जाता है। इसकी सही जानकारी होने के बावजूद भी इसमें कार्यवाही नहीं होती है। आप अच्छी तरह से इस बात को जानते हैं। आपने भी पूर्व में जब रेल मंत्री नहीं थे तब संभवतः इस सवाल को उठाया है और आपको यह मालूम है। इसको देखें कि आर.पी.एफ. जी.आर.पी. के लोग रेलवे के कर्मचारी उनको बहुत परेशान करते हैं। उनका सामान छीन लेते हैं। टिकट रहते हुए भी बेटिकट कर देते हैं। पैसे वसूल कर लेते हैं। आम तौर पर यह होता है और कई माननीय सदस्य इसको लगातार उठाते रहते हैं। इसको देखें कि जो मजदूर अपने खून पसीने की कमाई घर ले जाना चाहता है अपने बाल बच्चों के बीच में उसका पैसा रास्ते में ही उनसे छीन लिया जाता है। मैं समझता हूं कि आपको इस ओर ध्यान देना चाहिए ... (समय की घंटी) कमला इंटर सिटी एक्सप्रेस जो दरभंगा और पटना के बीच चलती है उसके लिए मैंने पिछली बार भी आपको बहुत धन्यवाद दिया था इस बार भी पुनः उस इंटर सिटी एक्सप्रेस के लिए आपको धन्यवाद देता हूं कि बहुत अच्छी गाड़ी आपने चलायी है। मगर एक अनुरोध भी करना चाहूंगा कि उस क्षेत्र के लोगों का कहना है कि एक गाड़ी आपने पटना से दरभंगा के लिए चलायी और दूसरी गाड़ी—आपको कठिनाई होगी मैं मानता हूं—दरभंगा से पटना के लिए उसी दिन चलायी है। वहां यात्रियों की भारी भीड़ है उस ट्रेन से उनको सुविधा होगी। हमारी भी इच्छा होती है उस ट्रेन से जाने की तो एक ए. सी. कोच उसमें लगवा दें। हम लोग भी उस ट्रेन से जाना चाहते हैं। दरभंगा जाने के लिए यह बहुत अच्छी गाड़ी है। हम भी जाना चाहते हैं उस गाड़ी से। आपके रेल विभाग का लाभ उठाना चाहते हैं। उसमें एक ए सी कोच लगवाइए जिससे कि हम लोग भी कमला इंटर सिटी एक्सप्रेस में जा सकें। समय कम है मैं आपको धन्यवाद देता हूं। बिल के समर्थन में हूं मैं खड़ा हुआ हूं बोलने के लिए और बिल का समर्थन करता हूं। आपको बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir.

The first point I would like to make is about the allocation of funds to the Southern Railway. We have been urging the hon. Minister to give more funds. We do not know how much has been sanctioned.

My second point is in regard to the condition of the coaches with the Southern Railway. I had brought this matter to the notice of the Minister through Starred and Unstarred questions earlier. The condition of the coaches, on the broad gauge as well as on the metre gauge, is very bad. The condition is very bad, whether they are AC coaches or I Class coaches. During the rainy season, it adds to the problems of the passengers travelling on the various trains like the Rock Fort Express and the Kanyakumari Express. I had drawn the attention of the Minister to the condition of the AC coaches of the Kanyakumari Express. I hope the Minister would take corrective steps in this regard.

My third point is about Kanyakumari. As you know, it is a historic place. Nagarcoil is the headquarters of Kanyakumari District. I would like to point out that the computerised reservation office at Nagarcoil functions from 8 a.m. up to 4 p.m. only. I had represented it to the hon. Minister. The Minister is coming to Kanyakumari on the 17th in connection with an inauguration function there. I would request him to see the condition of the Nagarcoil railway station when he comes there on the 17th. I would also request that the timings of the computerised reservation office should be increased.

I would again reiterate that the Railways must take necessary steps in regard to the coaches with the Southern Railway. They should be replaced.

Then, Sir, we are having some problems at the Egmore railway station. The Minister from our State is here. All the Ministers, MPs. and MLAs. take trains from the Egmore railway station. We had urged the General Manager of the Southern Railway sometime back that a VIP lounge should be provided at the Egmore railway station. The Rock Fort Express and other trains originate from Egmore and go to places like Tiruchi and Madurai. The trains leave at nine or ten in the night. The VIIPs. have to stand on the platform. That is why we wanted that there should be a VIP lounge at Egmore. The hon. Minister may kindly look into this and see that a VIP lounge is provided there. Another thing, in relation to Egmore, is about the retiring rooms. As far as Egmore is concerned, these are very old buildings. I would request that proper retiring rooms should be provided at Egmore.

The fifth point I want to make is about the gauge conversion project from Tiruchi to Chengalbattu. When the hon. Minister visited Chennai for the first time, he had a meeting with the MPs. from Tamil Nadu. The Minister was there at a function in Chennai. At that time, the Minister said that the work would be completed within a year. I would like the Minister to tell us about the current position in this regard. I would like to know as to when it would be completed. Of course, I appreciate the fact that the Minister responds to the letters from Members. He gives replies. I made some points at the time of the Budget discussion. I thank the Minister for sending me reply.

My sixth point is about the Central railway station. We face great difficulties in regard to retiring rooms. Passengers find it difficult to get accommodation. There is very limited scope. (Time-bell rings) Only one minute, Sir. Madras is a metropolitan city. Thousands of passenger pass through Madras every day. As against that, the retiring room capacity is very limited. Therefore, the capacity of the retiring rooms at the Central railway station should be substantially augmented.

Lastly, Sir, from Tirunelveli, only one train is operating now. (Time-bell rings) I am just concluding. There is only one train running between Maduri and Kollam via Tirunelveli. I would request that one more train should be run between Madurai and Tirunelveli.

In conclusion, I would urge upon the hon. Minister to allot funds for improvement of the amenities at the Central and Egmore railway stations in relation to retiring rooms, etc.

Thank you, Sir.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : सम्मानीय उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय रेल में समझता हूं कि इस देश की सब से बड़ी संस्था है जिसका देश के विकास में, देश की प्रगति में और यातायात में सब से बड़ा योगदान है। महोदय, मंत्री जी ने 35–40 नई योजनाओं को लिया, इसके लिए मैं इन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं। भले ही इन के लिए थोड़ा धन दिया गया है, लेकिन एक बार जब किसी योजना के लिए "टोकन मनी" दे दी जाती है तो धीरे-धीरे वह योजना पूरी हो जाती है। इसलिए मैं मंत्री जी को इस कार्य के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी रेलों में सुधार के लिए और हर प्रकार की व्यवस्था ठीक करने के लिए पूरा प्रयास कर रहे है। अभी दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर स्वयं मंत्री जी ने सफाई करके एक आदर्श प्रस्तुत किया। उसके पहले भी मैंने समाचार पत्र में पढ़ा था कि लापरवाही के कारण किसी अधिकारी और कर्मचारी की दिल्ली स्टेशन पर सेवा समाप्त कर दी थी। लेकिन भाग्यवश मंत्री जी के इन कदमों से हमें लगता है कि

कोई विशेष सुधार नही हो पाया है । महोदय, दिल्ली स्टेशन तो देश की राजधानी का स्टेशन है, देश के अन्य स्टेशनों की हालत बहुत खराब है । मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप इसी तरह से दिल्ली, कलकत्ता और मुंबई ही नही छोटे स्टेशनों का भी आकस्मिक निरीक्षण करिए और सख्ती करिए तब शायद लोग भयभीत होंगे ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलों में खान-पान की व्यवस्था पूर्ववत है । महोदय, मैं अंग्रेजी ज्यादा नही जानता और मैं नहीं समझ पाया कि यह "बेस किचिन" क्या होता है । जब ट्रेन में खाना मंगाया जाता है तो कहते हैं कि "बेस किचिन" से लिया है ।

श्री एस०एस० अहलुवालिया (बिहार) : वही पेंट्री कार है ।

श्री ईश दत्त यादव : महोदय, बेस किचिन वाली दाल में बदबू जरूर होती है । मुझे पता नही यह बेस किचिन मानिंग में शुरू होता है या नाइट में, लेकिन बेस किचिन का खाना बदबूदार रहता है । इसलिए मैं चाहूंगा कि अगर मंत्री जी इस बेस किचिन के सिस्टम को बंद करा सकें तो उचित रहेगा । आप पेंट्री कार के अंदर ही खाना पकवाने की व्यवस्था करें ताकि लोगों को शुद्ध और स्वास्थ्यवर्धक खाना मिल सके ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ट्रेनों की दुर्घटनाएं हो रही हैं और मंत्री जी चिंतित हैं । कल ही मैं उन से बात कर रहा था और कल ही वे अपने अधिकारियों को ट्रेन की दुर्घटनाओं और चोरियों को रोकने के लिए निर्देश भी दे रहे थे । महोदय, जैसाकि अभी कई माननीय सदस्यों ने कहा कि ट्रेन प्रायः विलंब से चलती है । महोदय, अगर एक-दो-तीन ट्रेन लेट हो जाएं, तो हो जायें लेकिन अगर देश की 80-90 प्रतिशत ट्रेन विलंब से चल रही है तो इस संबंध में आप को कार्रवाई करनी होगी ।...(समय की घंटी) बस दो मिनिट और ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आप का टाइम हो गया । आप के 4 मिनिट हो गए ।

SHRI ISH DUTT YADAV (Uttar Pradesh): I will not take more than two minutes. अब एक मिनट तो ऐसे ही इन लोगों ने ले लिया । सर, मैं जुलाई के महीने में समता ट्रेन में जिसका कि नाम अब लिछवी कर दिया है, दिल्ली से मऊ आ रहा था । उस में ए०सी० टू टायर में मेरा रिजर्वेशन था । स्टेशन पहुंचा तो वहां चॉक से लिखा हुआ था कि ए०सी० टू टायर का ए०सी० काम नहीं कर रहा है । मैंने सोचा कि फर्स्ट क्लास ए०सी० में चलते है । वहां गए तो उस पर भी चॉक से लिखा था कि ए०सी० काम नहीं कर रहा है । फिर फर्स्ट क्लास के डिब्बे में बैठ गए । उस में अंधेरा था, लेकिन बल्ब नहीं जल रहा था, पंखा नहीं था और पूरे डिब्बे में बदबू आ रही थी । मेरे एक साथी पैसेंजर जोकि खिड़की के पास बैठे थे, वह खिड़की गिर गयी और उनकी उंगली कट गयी । मेरा कहना है कि आप इस तरह के फर्स्ट क्लास के डिब्बों को तत्काल निकलवा दीजिए, ये रद्दी और खराब किस्म के डिब्बे नहीं रहने चाहिए । माननीय उपसभाध्यक्ष जी, अंत में मैं मंत्री जी को केवल एक

[उपसभाध्यक्ष (श्री जॉन एफ० फर्नांडिस) पीठासीन हुए]

सुझाव देकर के बैठ जाना चाहता हूं और मंत्री जी को धन्यवाद भी दूंगा कि मऊ-शाहगंज रेलवे लाइन का एरिया पिछड़ा क्षेत्र था । उस पूरे पिछड़े क्षेत्र का विकास इसलिए नहीं हो सका क्योंकि वहां पर रेलवे लाइन नहीं थी । अब मंत्री जी के प्रयास से वहां रेलवे लाइन बन गई है, इन्होंने उसका उद्घाटन भी कर दिया । मैं केवल सुझाव देना चाहता हूं कि तीन-चार ट्रेनें दिल्ली, कलकत्ता, मुम्बई के लिए और एक मऊ से लखनऊ के लिए चलवा दें तो आपकी बड़ी कृपा होगी ।

मैं केवल कुछ सुझाव देकर अपनी बात समाप्त कर देना चाहता हूं कि देहरादून से हावड़ा के लिए एक देहरा ट्रेन चलती है, बनारस होकर के जाती है, अगर इसको आप शाहगंज, आजमगढ़, मऊ डाइवर्ट करके भेज दें तो इसमें कोई आपत्ति नहीं होगी। आपके अधिकारी जरूर यह कहेंगे कि दूरी बढ़ रही है। अगर वहां के हजारों लोगों को सुविधा मिले तो उसमें दूरी बढ़ने की कोई बात नहीं है। तो मेरी आपसे प्रार्थना है कि इसकी दूरी अगर थोड़ी बढ़ती है तो बढ़ने दीजिए, लेकिन जनता को आप यह सुविधा दीजिए क्योंकि मैं उस क्षेत्र की बात कर रहा हूं, मान्यवर, जहां के लोग कलकत्ता में, मुम्बई में, पंजाब में और धनबाद की कोयला खानों में मजदूरी का काम करते हैं। पूर्वांचल का यह अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र है, इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों को आना-जाना पड़ता है, इसलिए थोड़ा इसको डाइवर्ट करिए। दूसरे, मेरा निवेदन है कि जो लिच्छवी ट्रेन है, इसको भी लखनऊ से शाहगंज होते हुए मुजफ्फरनगर-दिल्ली के लिए आप चलाएं। एक दादर वाली ट्रेन है, जो गोरखपुर से मुम्बई के लिए चलती है, इसको आप गोरखपुर, मऊ, आजमगढ़, जौनपुर, इलाहाबाद के लिए कर देंगे तो इसकी भी दूरी कम हो जाएगी और इससे लोगों को सुविधा हो जाएगी। अंतिम मेरी प्रार्थना है कि लखनऊ और मऊ को जोड़ने वाली कोई एक ऐसी आप सुपरफास्ट ट्रेन चला दें जो सवेरे मऊ से चले, शाम को लखनऊ पहुंच जाए और शाम को लखनऊ से चले, सवेरे मऊ पहुंच जाए।

मैं प्रार्थना करूंगा रेल मंत्री जी से, रेल मंत्री जी वहां की परिस्थिति से परिचित भी हैं, जानते भी हैं और चिंतित भी हैं, कि अगर आपके अधिकारी कोई रोड़ा अटकाएं तो आप उनसे सख्ती से निपटें और जनता की समस्याओं को हल करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद अदा करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI J. CHITHARANJAN (Kerala): Sir, I am extremely happy to note that the hon. Railway Minister is making earnest efforts to improve the functioning of the Railways. I do know that is not an easy task. Several problems have to be attended to—cleanlines in the railway stations, maintenance of the tracks and engines and several other things will have to be looked into. A number of compartments are considered as vintage compartments. They are to be removed as early as possible. In the same way in the long-distance trains, pentry cars will have to be provided.

Now, I come to another question. Irrespective of politics, Keralites as a whole have got a grievance that all along Kerala is being neglected in the matter of Railways. That is a common complaint. We thought that at least this time, when Paswan Ji is there as Railway Minister, he will give us a better treatment. But, unfortunately, our expectations have been belied (*Interruptions*) You see when the Budget was presented in the Parliament, MPs from Kerala had raised a protest again it. I think the hon. Railway Minister had also understood the serious nature of our grievances. He had taken a deputation of Kerala MPs to the then Prime Minister. Any how certain Railway works which have already been taken up, say, for example, doubling of Shornur-Mangalore line, the same from Quilon to Thiruvananthapuram, electrification from Shornur to Ernakulam and up to Thiruvananthapuram are going at very slow pace mainly because sufficient funds have not been allotted. My request to the hon. Minister is that he should try to find enough funds for ongoing projects. Of course, I am glad to find that a new project have been taken up on an out—of—turn basis, that is from Kottayam to Fruneli. But my point is that, as far as possible, all these works which have already been taken up, approved of, should be speeded up by providing enough funds.

Another thing I have to say is connection of more trains to Kerala. From Kerala lakhs of people have gone to

(Shri J. Chitharanjan...Contd.)

various parts of India, especially to North India and to various industrial centres. Quite often they have to go to their own State. Therefore, if more trains are connected to Kerala from various centres in the North, it will be helpful. I don't exactly say that we expect all trains from various North Indian centres to Thiruvananthapuram.

Another request for a Rajadhani Express from Delhi to Thiruvananthapuram. The distance from Delhi to Thiruvananthapuram is more than 3,030 KMs. Even if the train goes according to the schedule, it will take 53 or 54 hours. So, I request the Minister to introduce a Rajadhani Express from Delhi to Thiruvananthapuram directly. It will take lesser time than the Kerala Express or other trains. With these words, I conclude.

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं चंद मिनट में अपनी बातें रखना चाहता हूं। यह बहुत दुखी की बात है कि आजमगढ़ से शाहगंज तक छोटी लाईन थी, अब वह बड़ी लाईन बन गई है और 2 ट्रेनें भी चली हैं— एक अहमदाबाद—साबरमती और दूसरी सरयू—जमुना। अहमदाबाद—साबरमती की पोजीशन यह है कि हमारे साथी आ रहे थे तो गाड़ी 16 घंटे लेट थी और सरयू—जमुना कभी भी 4-5 घंटे से कम लेट नहीं आती। मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि आप सरप्राईज विजिट उस स्टेशन का करिए। हम लोग तो [illegible] से देखते आ रहे हैं कि सिग्नल डाउन हो जाता है तब भी गाड़ी नहीं चलती है। तब मालूम होता है कि— "ड्राईवर साहब सिग्नल [illegible] है गाड़ी चलाइए"। महोदय हमें लगता है कि चंद दिनों के बाद [illegible] यहां एक [illegible] कि [illegible] [illegible] आएगा और गार्ड साहब से हाथ जोड़कर कहेगा कि— "गार्ड साहब, सिग्नल हो चुका है, सिग्नल डाउन हो चुका है अब इसको गाड़ी को चलाइए वरना आने की गाड़ियां लेट हो जाएंगी"। इसलिए सरप्राईज विजिट की जरूरत है।

महोदय, जहां तक मुझे याद पड़ता है आजमगढ़ और शाहगंज के प्लेटफार्म के लिए 1994-95 में 4-5 करोड़ रुपया दिया गया था ताकि प्लेटफार्म ऊंचा कर दिया जाए, उसको प्रेविलिंग कर दी जाए लेकिन आज पोजीशन यह है कि पिछली मर्तबा जब हम आ रहे थे शाहगंज में तो एक आदमी हमारी कमर पकड़े था, एक आदमी हाथ पकड़े था, तब जाकर प्लेटफार्म पर पैर पड़ा।

श्री ईश दत्त यादव : अगर हम लोग नहीं पकड़ते तो ये लोग गिर जाते।

श्री मोहम्मद मसूद खान : मंत्री जी, आप यह देखिए कि वह 5 करोड़ रुपया कहां गया? वहां मिट्टी डाल दी है व ऊंचा किया है न कुछ किया है ... **(व्यवधान)** तीसरी बात यह है कि एक बहुत बड़ी बीमारी है कि हर चीज मौजूद होती है मगर उद्घाटन की वजह से पड़ी रहती है। हमने जौनपुर सिटी में देखा कि रिटायरिंग रूम बन गया है, उद्घाटन नहीं हुआ। लिहाजा कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है। आजमगढ़ में कम्प्यूटर दो महीने से पहुंच गया, शायद लग भी गया है लेकिन उद्घाटन नहीं हो रहा है तो उसकी भी कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है। तो मंत्री जी, आदेश दें कि आजमगढ़ का तो हम ही आज उद्घाटन कर दें जिससे वहां कुछ काम तो शुरू हो। **(व्यवधान)**

महोदय, कल बात हो रही थी मंत्री जी से चूंकि मैं उत्तर प्रदेश से तो [illegible] ही मिनिस्टर था। अपनी मैं मांग भेजा था कि कितने किलोमीटर है। मुझको इनके अधिकारी समझा रहे थे कि वहां अच्छा हो जाएगा वहां से दिल्ली और बम्बई की ट्रेन का। मैं सजेस्ट कर रहा हूं जैसा कि ईश दत्त यादव जी ने बताया कि गोरखपुर से मऊ तो आती है दादर—काशी, उसी को कोई ट्रेन चलाकर मऊ और शाहगंज, जौनपुर होते हुए इलाहाबाद कर दीजिए। आपकी गोरखपुर, दादर, मऊ से चलकर इलाहाबाद जब तक पहुंचेगी उससे पहले

छूट जाएगी और किलोमीटर नापकर जोड़ लीजिए उससे कम किलोमीटर पड़ता। जब यह नहीं थी तो तब भी हम उसी से आते थे। पुरानी दिल्ली जब उतरते थे तो इतनी लेट हो जाती थी और उस दिन तो पार्लियामेंट में देर हाजिर हो जाते थे। तो मंत्री जी से दो निवेदन है। एक तो यह कि ट्रेन जल्द से चले और दूसरे गाजियाबाद के बजाय पुरानी दिल्ली से नई दिल्ली स्टेशन टच करें। चार-पांच एम. पी. तो राज्य सभा के है और सात-आठ एम. पी. लोक सभा के है और अन्य लोग मऊ के जोड़ दीजिए, 10-12 हो जाते है। जो केपेसिटी है उससे ज्यादा आजमगढ़-मऊ में आ रही है और वह नई दिल्ली नहीं आ पा रही है, क्योंकि कोई ट्रेन नहीं है। तो मेरी मंत्री जी से गुजारिश है कि वह मुम्बई, हावड़ा और नई दिल्ली की ट्रेन जरूर कर दीजिए। जो ट्रेन जाती है शाहगंज टच करते हुए कोई नई दिल्ली नहीं आती और वही आसानी से गाजियाबाद से नई दिल्ली किया जा सकता है। गाजियाबाद तक आपका वही रूट रहेगा-गाजियाबाद से दिल्ली के बजाय नई दिल्ली। और जब तक यह नहीं होता तब तक शाहगंज और मऊ से आजमगढ़ में कोटा बढ़ा दीजिए इस ट्रेन में। दो बर्थ शाहगंज की है। अब उसको वह चाहे आजमगढ़ वाले ले, चाहे शाहगंज वाले ले। यह कोटा कम है तब तक इन कोटे को ही बढ़ा दीजिए, क्योंकि अभी आप कोई नई ट्रेन तो चला नहीं पाएंगे, आपको समय चाहिए मैं जानता हूं। लेकिन उस समय तक तो कोटा तो आप बढ़ा दीजिए। एक सर्वे आप कर लीजिए कि बनारस में इसका जितना टिकट बिकता है उसमें 90 फीसदी आजमगढ़ के मुसाफिर होते है, इस तरह या कहीं और के मुसाफिर नहीं होते है। तो वहां 90 फीसदी मुसाफिर 100 किलोमीटर आकर के टिकट लेते है तो वहां मुम्बई, नई दिल्ली और हावड़ा के रास्ते ट्रेन देना चाहिए। एक चीज को और देखने की जरूरत है कि वहां रिटायरिंग रूम को पुलिस वाले घेर करके सोते है और बैंच जिसके ऊपर पंखा है वहां भी पुलिस सोई रहती है और हम लोग टहलते रहते है और सारे मुसाफिर भी टहलते है। जो रूल है, रेग्युलेशन है उसके हिसाब से सबको सुविधा मिलनी चाहिए। बैंच पर पंखे के नीचे वह सो जाते है, डर की वजह से उनसे कोई कुछ नहीं कहता है। ऐसी छोटी-छोटी बाते है लेकिन इससे काफी राहत मिलेगी। शाहगंज के रिटायरिंग रूम में अब हम जाते है वैसे तो भी रहने की तबियत नहीं करती। मक्खी मच्छर और बड़े बड़े चूहे उसमें जरा दाखिल हो जाइए तो पूरा गोश्त निकाल लेते है। ऐसी ऐसी वहां पर हालत होती है। जाहिर बात है मंत्री जी बहुत कोशिश कर रहे है परन्तु आप कैसे स्टेशन पर जाएंगे। आप अपने अधिकारियों को कहिए और साफ कीजिए तथा पूछिए कि आपने कितने स्टेशन की सरप्राईज विजिट किए है। आप इस तरह से विजिट कराइए और जो आप कोशिश कर रहे है उसमें हम लोगों को भी भागीदारी दीजिए। लेकिन यह व्यवस्था ठीक करने की जरूरत है मुसाफिरों को पूरा आराम मिलना चाहिए। अंसारी साहब ने तो सारी बातें कह दी थी कुछ बचा ही नहीं था। आप हमारे जिले से नई दिल्ली मुम्बई और हावड़ा की ट्रेन चला दीजिए।

†[شری محمد مسعود خاںؒ اتر پردیش: مہودے - میں چند منٹ میں اپنی باتیں رکھنا چاہتا ہوں - یہ بہت خوشی کی بات ہے کہ اعظم گڑھ سے شاہ گنج تک جو چھوٹی لائن تھی اب وہ بڑی لائن بن گئی ہے اور دو شری بسنس کی جگہ میں ایک اعظم آباد سابرمتی اور دوسری سرجو چلتا - اعظم آباد سابرمتی کی جو نئی ٹرین ہے کہ ہمارے یہاں سے آدھے گھنٹے زیادہ 17 گھنٹے لیٹ تھی اور

---

†[ ]Transliteration in Arabic Script

سریو جمنا بھی چل رہا ۔ ۹ گھنٹے سے کم لیٹ نہیں آئی ۔ میں ایک سجھاؤ دینا چاہتا ہوں کہ آپ سپروائزر وزٹ اس اسٹیشن کا کریں ۔ ہم لوگ شروع سے دیکھتے آ رہے ہیں کہ سگنل لوور ہو جاتا ہے تب بھی گاڑی نہیں چلتی ہے ۔ تب اعلان ہوتا ہے کہ "گاڑی کے ڈرائیور صاحب سگنل لوور ہے گاڑی چلائیے" ۔ مہودے میں لگتا ہے کہ چند دنوں کے بعد نوبت یہاں تک آ جائے گی کہ اعلان کرنے والا آئیگا اور گارڈ صاحب سے ہاتھ جوڑ کر کہے گا کہ "بھائی صاحب اعلان ہو چکا ہے ۔ سگنل لوور ہو چکا ہے آپ کرپیا گاڑی کو چلا دیجئے ورنہ آگے کی گاڑی لیٹ ہو جائیگی اسلئے سپروائزر وزٹ کی ضرورت ہے ۔

مہودے جہاں تک مجھے یاد پڑتا ہے کہ اعظم گڑھ اور شاہ گنج کے پلیٹ فارم کیلئے ۹۵ - ۱۹۹۴ میں چار پانچ کروڑ روپیہ دیا گیا تھا تاکہ پلیٹ فارم اونچا کر دیا جائے ۔ اسکی اسٹرینتھنگ کر دی جائے لیکن آج پوزیشن یہ ہے کہ پچھلی مرتبہ جب ہم جا رہے تھے تو نیچے سے تو ایک آدمی ہمارے کو پکڑے تھا ۔ ایک آدمی ہاتھ پکڑے تھا تب جا کر پلیٹ فارم پر پیر پڑا ۔

شری اشیش دت یادو : اگر ہم لوگ نہ پکڑتے تو یہ نیچے گر جاتے ۔

شری محمد مسعود خان : منتری جی آپ یہ دیکھئے کہ وہ ۵ کروڑ روپیہ کہاں لگا ۔ وہاں کتنی مٹی ڈال دی ہے کہ اونچا کیا ہے یہ سمجھ لیا ہے ... "مداخلت" ..... تیسری چیز یہ ہے کہ ایک بہت بڑی بیماری ہے کہ ہر چیز موجود ہوتی ہے مگر "ادگھاٹن" کی وجہ سے رکی رہتی ہے ۔ ہم نے جونپور سٹی میں دیکھا کہ ریٹائرنگ روم بن گیا ہے ۔ ادگھاٹن نہیں ہوا لہٰذا کوئی سویدھا نہیں مل پا رہی ہے ۔ اعظم گڑھ میں کمپیوٹر دو مہینے سے پہنچ گیا ۔ شاید لگ بھی گیا ہے لیکن ادگھاٹن نہیں ہو رہا ہے تو اسکی بھی کوئی سویدھا نہیں مل پا رہی ہے تو منتری جی آدیش دیں کہ اعظم گڑھ کا تو ہم ہی لوگ ادگھاٹن کر دینگے جس سے وہاں کچھ کام تو شروع ہو .....

"مداخلت" ....

مہودے ۔ کل بات ہو رہی تھی منتری جی سے کیونکہ میں اتر پردیش میں پی ۔ ڈبلیو ۔ ڈی ۔ منسٹر تھا ۔ انگلی سے ناپ

لیتا تھا کہ کتنے کلو میٹر ہے - مجھکو انکے ادھیکاری سمجھا رہے تھے کہ یہ الہ آباد ہو کر جائے گا وہاں سے دلی اور بمبئی کی ٹرین کا - میں شارٹسٹ روٹ بتا رہا ہوں جیسا کہ امیش دت یادو جی نے بتایا کہ گورکھپور سے مئو ہو کر ہی ہے - دادر - کاشی - ایسی بھی کوئی ٹرین چلا کر مئو، شاہ گنج - جونپور ہوتے ہوئے الہ آباد کر دیجئے - آپ کی گورکھپور دادر مئو سے بنارس ہو - الہ آباد جب تک پہنچے گی اس سے پہلے پہنچ جائے گی اور کلو میٹر ناپ کر دیکھ لیجئے اس سے کم کلو میٹر پڑے گا جب یہ نہیں تھی تو تب بھی ہم اس سے آتے تھے - پرانی دلی جب اترتے تھے تو اتنی لیٹ ہو جاتی تھی - اور اس دن تو پارلیمنٹ سے غیر حاضر ہو جاتے تھے - تو منسٹر جی سے نویدن میں ایک تو یہ کہ ٹرین وقت سے چلیں اور دوسری غازی آباد کے بجائے پرانی دلی سے نئی دلی اسٹیشن بھیج دیں - چار پانچ ایم - پی - تو دا بھی سمجھا رہے ہیں اور سات آٹھ ایم - پی - تو لوگ سمجھا رہے ہیں اور دوسرے لوگ منتری جی دیکھ لیجئے - دس بارہ ہو جاتے ہیں - جو کیا شی ہے اس سے زیادہ اعظم گڑھ - مئو بہار میں بھی اور وہ نئی دہلی نہیں آیا ابھی ہے - کیونکہ کوئی ٹرین نہیں ہے - تو میری منتری جی سے گزارش ہے کہ یہ بسی کا ودوا اور نئی دہلی کی ٹرین ضرور کر دیجئے - جو ٹرین آتی ہے شاہ گنج ٹچ کرتے ہوئے کوئی نئی دہلی نہیں آتی اور بڑی آسانی سے غازی آباد سے نئی دہلی کیا جا سکتا ہے - غازی آباد تک آپ کا وہی روٹ رہے گا - غازی آباد سے دہلی کے بجائے نئی دہلی اور جب تک یہ نہیں ہوتا تب تک شاہ گنج اور مئو میں - اعظم گڑھ میں کوٹہ بڑھا دیجئے اس ٹرین میں - دو برتھ شاہ گنج کی ہے - اب اسکو تو چاہیے اعظم گڑھ والے لیں چاہیے شاہ گنج والے لیں تو یہ کوٹہ کم ہے تب تک اس کوٹہ کو بھی بڑھا دیجئے کیونکہ اگر آپ کوئی نئی ٹرین تو چلا نہیں پا سکتے - آپ کو مدے چاہیے میں جانتا ہوں - لیکن اس وقت تک تو کوٹہ تو بڑھا دیجئے ایک سروے آپ کر لیجئے کہ بنارس میں آپ کا جتنا ٹکٹ بکتا ہے اسمیں ۹۰ فیصدی اعظم گڑھ کے مسافر ہوتے ہیں - بنارس یا کہیں اور کے مسافر نہیں ہوتے ہیں - تو جہاں ۹۰ فیصدی مسافر ۱۰۰ کلو میٹر

جا کر کے ٹرین لیتے ہیں تو وہاں بمبئی سے دہلی اور ماودھا کے راستہ شروع ہو جاتی ہے ایک

جیب کترو اور ڈکیتی کی ضرورت ہے کہ وہاں ریٹائرنگ روم کو پولیس والے بند کر کے سوتے ہیں اور صبح جگہ اور پلیٹ فارم وہاں بھی پولیس سوئی رہتی ہے ہم لوگ ٹہلتے رہتے ہیں اور

سارے مسافر بھی ٹہلتے ہیں۔ جو رول ہے۔ مینٹیننس ہے۔ انکے صاحب سے سب کو سہولیت ملنی چاہیے۔ صبح پلیٹ فارم کے

پہنچے وہ سو جاتے ہیں۔ مجبوری کی وجہ سے ان سے کوئی کچھ نہیں کہتا۔ ایسی چھوٹی چھوٹی باتیں ہیں۔ لیکن اس سے کافی راحت ملے گی۔ شاہ گنج کے ریٹائرنگ

روم میں جب ہم جاتے ہیں۔ ویسے پیزان بھی رہنے کی طبیعت نہیں کرتی۔ مکھی مچھر اور بڑا سا بڑے ہوتے۔ اسمیں ذرا داخل ہو جائیے تو پورا گوشت نکال

لیتے ہیں۔ ایسی ایسی وہاں خیر حالت ہوتی ہے ظاہر بات ہے کہ منتری جی بیٹھ کر شن پر رہتے ہیں لیکن آپ ایسے اسٹیشن پر جاکے آپ اپنے ادھیکاریوں کو بھیجے اور ان کو کہیئے اور یہ جانیے کہ آپ نے کتنے اسٹیشن

ریلائز وزٹ کی ہے آپ اس طرح سے رٹ کیا ہے اور جب آپ کوشش کر

میں اسمیں ہم لوگوں کی بھی بھاگیداری ہے۔ لیکن یہ مزید سدھار کرنے کی ضرورت مسافروں کو پورا آرام ملنا چاہیے۔

نداری صاحب نے تو ساری باتیں کہہ کر انہیں کچھ بچا نہیں تھا۔ آپ ہمارے یہاں سے

لی دہلی سے بجلی اور ماودھا کی ٹرین چلا دیجئے

श्री संजय निरूपम (महाराष्ट्र) उपसभाध्यक्ष महोदय मैं जयंति जी आग्रह का ख्याल रखते हुए बहुत नहीं बोलूंगा केवल एक दो मुद्दों बोलूंगा और बहुत संक्षेप में बोलूंगा। न मैं कोंकण रेलवे पर कुछ चाहता हूं और न ही चैत्य भूमि प्रश्न पर। कुछ मुद्दों पर बात चल है आज भी हमारी रेल मंत्री महोदय साथ मीटिंग है। मैं यह जानना था, मैंने एक सवाल दिया था कि मंत्री जी ने कितने कम्पलीमेंटरी ईश किए हैं यह स्टेट वाइज बताया जाए उनका जो जवाब आया है उसमें फिगर तो दी गयी है लेकिन स्टेट कुछ नहीं बताया गया है। आज महोदय ने सदन में यह कहा था कि पारदर्शिता में विश्वास करता हूं। रेल बजट पेश किया गया था तब उन्होंने कहा था कि हम रेलवे के काज में पारदर्शिता का ख्याल लेकिन इतनी पारदर्शिता की बात

के बाद आखिर कंप्लीमेंटरी पासिज का स्टेट वाइज़ डिटेल आप क्यों नहीं दे पा रहे हैं। क्या इसलिए कि रेलवे के जो कंप्लीमेंटरी पासिज जारी किए जा रहे हैं उसमें 90 प्रतिशत बिहार के लोगों के हैं ? यह मैं जानना चाहता हूं।.. (व्यवधान)..

श्री राम विलास पासवान : आप 90 प्रतिशत कहते हैं। मैं कहता हूं कि 10 प्रतिशत भी नहीं हैं। .. (व्यवधान)

श्री संजय निरूपम : तो बताइए न कि कितने हैं ? आप बता क्यों नहीं रहे हैं ? ..(व्यवधान) ..

श्री वसीम अहमद (उत्तर प्रदेश) : आप गुस्सा क्यों हो रहे है..(व्यवधान)..

श्री संजय निरूपम : म गुस्सा नहीं कर रहा हूं।..(व्यवधान)..

श्री राम विलास पासवान : आप लिस्ट मंगाइए पर चार्ज मत लगाइए। ..(व्यवधान)..

श्री संजय निरूपम : मैं चार्ज नहीं लगा रहा हूं। ..(व्यवधान)...

श्री एस०एस० अहलुवालिया : इनका यह दुर्भाग्य है कि यह बिहार में पैदा हुए और मुम्बई की बात कर रहे हैं। ..(व्यवधान)..

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): Sir, is he speaking on Railways? What is he doing? This is not correct.

श्री संजय निरूपम : मेरा दुर्भाग्य क्या है, मैं बता देता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Sanjay Nirupam, why are you wasting your time? Speak on the subject.

श्री संजय निरूपम : मेरे कहने का मतलब यह है कि..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You are wasting your own time.

श्री संजय निरूपम : मेरा कहना यह है कि कंप्लीमेंटरी पासिज जो इशू होते है वह मंत्री महोदय का अपना डिस्क्रीशन होता है लेकिन उनका जो डिस्क्रीशन है उसमें कभी-कभार हमारी बात भी सुनी जाए। मैंने कितने ही लैटर लिखे हैं कि वहां गरीब लोग हैं उनको कंप्लीमेंटरी पासिज दिये जाएं पर यह लोग नहीं देते हैं। आखिर हमारे भी कुछ कार्यकर्ता हैं हमारे साथ भी कुछ गरीब लोग जुड़े हुए हैं जो रेलवे का किराया ऐफोर्ड नहीं कर सकते। तो मैं इस संदर्भ में मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हुं। एक और बात मैं यह जानना चाहता हूं कि कंप्लीमेंटरी पासिज को लेकर आखिर हमें कितना रैवेन्यू लॉस हो रहा है, कितना रेवेन्यू हमें गंवाना पड़ रहा है ? यह जानकारी अगर मिल जाए तो अच्छी बात है। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि दो दिन पहले हमारी मीटिंग हुई थी। मैंने मंत्री महोदय को बताया था, आज फिर मैं चाहता हूं कि उनसे रिक्वेस्ट करूं। मुम्बई की लोकल ट्रेनों के लिए एक अलग कारपोरेशन फंड की बात बहुत अरसे से चल रही है। विश्व बैंक ने ढाई अरब करोड़ का हमें लोन दिया हुआ है। लेकिन शर्त यह है कि जब तक लोकल रेलवे के लिए आप कारपोरेशन नहीं बनाएंगे तब तक वह लोन आप नहीं ले सकते हैं। अब कारपोरेशन बनाने के लिए केवल एक महीना रह गया है। इसी महीने अगर कारपोरेशन नही बनता है तो पूरा लोन लैप्स हो जाएगा। तो मैंने मंत्री महोदय से दो दिन पहले भी अनुरोध किया था और आज फिर मैं यह अनुरोध कर रहा हूं कि आपके मंत्रालय में यह प्रस्ताव विचाराधीन है इसलिए जितनी जल्दी हो उसे पास करें इसी महीने में पास करें। इतना ही मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Surinder Kumar Singla. Mr. Singla, you speak for three minutes. Your party has no time. I think you will create a record.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA (Punjab): Mr. Vice-Chairman, Sir. I am going to take not more than one minute. Mr. Ahluwalia Ji and Shrimati Jayanthi

[Shri Surinder Kumar Singla—Contd.]

Natarajan have persuaded me not to speak. But they do not realise my tragedy. The tragedy is, if I speak, the people of my State, and particularly of my area say that he is not heard because he has been speaking for the last so many years, the railway line has not reached us. What kind of an M.P. he is? If I do not speaking at all, then the people will say that he is deaf and dumb. What do I do?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You speak on the Railways.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, I am pleading with the hon. Minister for a particular railway line from Patiala via Samanna either to Jakhal or to Nirvana. This demand has been pending for the last fifty years. I am not going to say anything on this because I get emotionally charged when I speak on this particular railway line. My grand father had come and requested Pandit Jawaharlal Nehru for this railway line. My father, who was a DCC President, had led a delegation to Shrimati Indira Gandhi for this railway line. I belonging to the third generation. I don't care whether the institution of Railways is run by public sector or private sector. People of India, and particularly people in my area, want this railway line to be established. I would appeal and request the hon. Minister, who is my friend and who takes care of the backward areas and particularly Punjab, to kindly establish this line. He will earn a name in the history of my area and in the history of Punjab. Thank you.

4.00 p.m.

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, जो अतिरिक्त मांगें मंत्री महोदय ने इस सदन में रखी है वह कुल 50 हजार की है और कहा गया है कि पैसा हम री-एप्रोप्रियेशन से पूरा करेंगे। एक तो मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि यह बाकी का पैसा कहां से आयगा ? दूसरा आपने साढे चार हजार करोड़ रुपये का पूरक बजट पहले पास करवाया था, इसलिए यह बहुत ही चिंता का विषय है कि आप जो सप्लीमेंटरी बजट लाए हैं वह केवल 50 हजार का है। इससे ज्यादा खर्च तो इस माननीय सदन में इस समय पर हुई चर्चा में लग गया होगा।

उपसभाध्यक्ष जी, जब मंत्री जी बोलते हैं तो सचमुच में उनके मुंह से अमृत टपकता है। प्रश्न चाहे छोटा हो लेकिन उनका जवाब बहुत लम्बा होता है और सारे लोग संतुष्ट हो जाते हैं। मैं भगवान से प्रार्थना करता हूं और आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जिस गति से वे आश्वासन देते हैं कम से कम उसी गति से उन आश्वासनों की पूर्ति भी होनी चाहिए। महोदय, जैसा आपको विदित ही है पहाड़ों की तरफ रेलवे का ध्यान बहुत ही कम गया है। मैं मानता हूं कि मंत्री जी कहेंगे कि जम्मू-कश्मीर की तरफ ध्यान गया है। सिक्किम को छोड़कर नार्थ-ईस्ट की तरफ ध्यान गया है। लेकिन कभी कभी मन को लगता है कि अगर वहां पर उग्रवाद होता तो क्या सरकार का ध्यान वहां जाता ? यह विशेषकर हिमाचल प्रदेश के लोगों और सिक्किम के लोगों के लिए एक चिंता का विषय है। जो कुछ भी वहां रेलवे की दृष्टि से हुआ है वह सब अंग्रेजों की देन है। 1920-21 के बाद हमें कुछ भी नहीं मिला। स्वतंत्रता के बाद अगर हिमाचल प्रदेश को कुछ मिला है तो वह केवल 14 किलोमीटर रेल लाइन मिली है। मंत्री महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि प्रथम बार आपकी ओर से हिमाचल प्रदेश की तरफ ध्यान गया। आपने कालका से परवाणू तक ब्राड गेज सिर्फ दो ढाई किलोमीटर लाइन के लिए इस वर्ष प्रावधान किया है और यह भी कहा है कि वहां पर हम को माल गाड़ी की सुविधा मिलेगी ताकि वहां के जो सेब उत्पादक हैं जो वहां के किसान हैं फल उत्पादक हैं उनको सुविधा मिल सके। इससे वहां के उत्पादकों को देश के दूसरे हिस्सों में अपना उत्पादन भेजने में सहूलियत होगी। मंत्री महोदय मैं आपके ध्यान में लाना चाहूंगा और शायद आपको याद होगा कि जब हिमाचल प्रदेश के

सांसद आपसे मिले थे तो आपके ध्यान में इस बात को लाए थे कि पठानकोट से जोगेन्द्रनगर के लिए 200 किलोमीटर लाइन जो है वह आज भी नैरो गेज है। यह भी अंग्रेजों के समय की देन है। आपने यह आश्वासन दिया था कि इसका सर्वे कराया जाएगा और इसको ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाएगा। मैंने उस वक्त सुझाव दिया था कि 1920–21 में जब सर्वे हुआ था तो सुक्खू पास नामक स्थान के नीचे टनल बनाकर कुल्लू से जोड़ने की बात थी आप कृपा करके इसकी तरफ ध्यान दें। आपको यह भी याद होगा कि 1996 में जब यहां पर सप्लीमेंटरी बजट आया था तो उस चर्चा में भाग लेते हुए मैंने आपसे आग्रह किया था कि कुल्लू-मनाली एक सुप्रसिद्ध पर्यटक स्थल है लेकिन वहां पर रेल बुकिंग की सुविधा नहीं है। इसके लिए या तो शिमला जाना पड़ता है या फिर चंडीगढ़ जाना पड़ता है या फिर पठानकोट जाना पड़ता है। मैं आपको यह भी याद दिलाना चाहता हूं और यहां कोट करना चाहूंगा कि आपने कहा था कि "मेरी नीयत है कि यह हो। मैंने साफ कहा था कि चाहे नार्थ-ईस्ट हो, चाहे कुल्लू-मनाली हो, चाहे कश्मीर का मामला हो जहां जहां से बुकिंग की प्राबलम है, पहले यह था कि जब वहां तीन हजार टिकट कटेंगे तभी यह होगा। हमने यह भी कहा था कि जो बैकवर्ड एरियाज हैं वहां सब जगहों पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की व्यवस्था करेंगे" इस संदर्भ में मैं आपसे आश्वासन चाहूंगा कि वहां के महत्व को देखते हुए आप आज ही यह घोषणा कर दीजिए कि कुल्लू मनाली में कंप्यूटराइज्ड बुकिंग की व्यवस्था होगी।

मैं एक बात कहना चाहूंगा। महोदय, अभी माननीय सदस्या चन्द्रकला पांडेय जी ने सुरक्षा सेवा और सफाई की बात कही। इन तीनों चीजों के बारे में ध्यान दिए जाने की जरूरत है। जब से मंत्री जी आए हैं, अगर आप तारांकित प्रश्नों के उत्तर देखें जो माननीय सदस्यों ने पूछे हैं, तो सबसे ज्यादा जो चोरियां हो रही हैं, डकैतियां जो हो रही हैं, रेलों में वह वेस्ट बंगाल और बिहार में हो रही हैं। यह एक बहुत चिंता का विषय है। वहां की सरकारों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उन क्षेत्रों से रेलें सुरक्षित रूप से बाहर निकल सकें। यह वहां की सरकार का दायित्व है, इसलिए उनको इसकी तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए।

महोदय, मेरे गुजरात के मित्र माननीय दवे जी कह रहे थे कि जो भुज-गुजरात में ट्रेन चलती है उसकी तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाकर ही अपनी बात समाप्त करूंगा। भुज से नाडियाड एक ट्रेन चलती है। इसके रास्ते में सात फाटक आते हैं। यह पाकिस्तान के बार्डर तक जाती है और कहीं भी कोई व्यक्ति फाटकों पर नहीं है। होता यह है कि उसी ट्रेन में वह फाटक बंद करने वाला और खोलने वाला चलता है। पहले ट्रेन रूकती है, वह फाटक बंद करता है फिर ट्रेन निकलती है। फिर फाटक खोलता है, फिर ट्रेन में चढ़ता है। सात जगह यह सारी एक्सरसाइज़ करते हुए व्यक्ति चलता है। कैसे यहां सुरक्षा होगी? कम से कम जगहों पर एक व्यक्ति की व्यवस्था आप करिये। एक ही व्यक्ति सात फाटकों को खोले और बंद करे यह कहां तक चलेगा? बोलने को तो बहुत कुछ है लेकिन समय का अभाव है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए यहीं पर अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Now, Shri Ashok Mitra — not present. Shri Jibon Roy. Mr. Jibon Roy, your party don't have any time left. So, you please conclude within three minutes.

SHRI JIBON ROY (West Bengal): Sir, I agree with every one who has said that our Railway Minister is doing his very best. But I have a small submission to make to the hon. Minister. My submission is that

(Shri Jibon Roy)

it is being discussed that vested interests are getting strengthened in the Railway Bhavan.

Mr. Vice-Chairman, as you know, the Railways is the biggest employer as well as the biggest buyer. Previously, most of its suppliers were public sector companies. Now, after the liberalisation, things have changed. I think there is a need to strike a balance; some orders have to be given to the public sector companies also. But an anti-public-sector lobby is developing in the Rail Bhavan. I will give one instance.

Very recently, the Railways floated tenders for supply of 1,80,000 tonnes of corten steel and copper bearing. The Steel Authority of India Limited was L-1 in most of the steel products excepting a few quantities. Even in respect of those few quantities, SAIL agreed to take the price of L-1. Finally an order was placed for supply of about 77,000 tonnes. It was only one-third of the total quantity tendered for. SAIL was given an order for supply of about 77,000 tonnes and the rest was distributed between ESSAR and Lloyds. SAIL was happy with that. They knew in liberalised regime they cannot expect more. But in the Rail Bhavan, as I said, the anti-public-sector lobby is getting strengthened. Yesterday morning, an order was passed giving 77,000 tonnes to SAIL and the rest to ESSAR and Lloyds. But by yesterday evening all the files were taken back by the Ministry because of an appeal made by ESSAR and Lloyds. They said that SAIL's products were factory price plus sales tax; but their products were minus sales tax. It is because they are new entrants. On that plea, they are trying to scuttle that order. Sir, sales tax is Government money. It goes from one State to the other. For that technical reason, the supply order was scuttled, if this is the way, public sector will be doomed. Heavy capital investment is there. That will remain idle.

Mr. Vice-Chairman, it is happening in other areas also. When orders are not being placed on the public sector companies, the Minister should take note of the heavy assets and the capital employed in them. He should take into account that aspect also and try to strike a balance. I wish the Railway Minister would react to this.

The second point is, you are getting railway wheels from within the country as well as through imports. You are paying more on the imported wheels. Why would you not buy the Indian wheels?

Thirdly, I want to draw the attention of this House and, through the House, the attention of the Minister to a news-item which appeared in the *Indian Express* after the Karnataka Express accident. The report quoted the Railway Minister as saying that one of the reasons for the accident was the rails supplied by the Bhilai Steel Plant. The Bhilai Steel Plant is supplying rails for the last 50 years. No Minister, no Government, no Department, has ever raised any objection regarding the quality of its product. I firmly believe, he cannot pass such comment. However, I hope the hon. Minister will at least contradict that statement in the House now. Sir, Durgapur is the most important industrial city of eastern India. As per the Railway documents, it was decided earlier to declare Durgapur Railway Station as a 'Model Railway Station'. Perhaps there was no pressure and there wasn't a powerful lobby and this proposal went into the background. I would request the hon. Minister to consider and revive that proposal. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mrs. Urmilaben Patel, you wanted to say something.

SHRIMATI URMILABEN CHIMANBHAI PATEL (Gujarat): Sir, I just wanted to point out to the hon. Railway Minister that all the State capitals in our country are connected with railway lines. Only Gandhinagar, the capital of Gujarat, is not connected with any railway line. But I don't want to give an expensive idea to the Minister. The trains from Delhi to Ahmedabad, that terminate at Ahmedabad, can be extended to Gandhinagar. In the same way, trains from Delhi to Ahmedabad, that terminate at Ahmedabad, can be diverted diverted through Gandhinagar. If a little pain is taken, this arrangement can be made possible. On Delhi Udaipur-Digah route a small piece of narrow gauge has been conevrted into broad gauge. The same can be extended up to Gandhinagar. It is very much possible and I request the Railway Minister to please take care of this. I would also like to bring to the notice of the Minister that Ashram Express runs late by ten to twelve hours regularly. If the hon. Minister could ensure its punctuality, it will be a relief to the passengers. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): The hon. Minister, please.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): उपसभाध्यक्ष जी, मैं आज भी चाहता था कि थोड़ा विस्तार में जवाब दूं और प्रत्येक प्वाइंट को टच करूं, मेरे पास पूरे के पूरे फैक्टस एण्ड फिगर्स भी हैं, मैं दे सकता हूं लेकिन समयाभाव के कारण नहीं दे सकूंगा क्योंकि और भारी बिजिनेस है। जो मेन मुद्दे हैं उनको आपके माध्यम से यहां सदन के सामने रखूंगा और उस के बाद जो मुद्दे छूट जाएंगे मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूं कि एक महीने के अंदर उन प्वाइंटस का जवाब आपके पास चला जाएगा और उसके बाद यदि आप मिलना भी चाहें तो बाद में मिलकर बातचीत इस बारे में करेंगे।

सबसे पहले सुन्दर सिंह भंडारी जी ने दो तीन प्वाइंट्स कहे। इन्होंने पहली बात कही कि रेलवे में जो टारगेट आप लगाते हैं उन टारगेट्स की पूर्ति आप नहीं करते हैं। इन्होंने एक साल का हमसे पूछा कि पिछले साल का कितना टारगेट था वह बतलाने का काम करें। मैं आपको सिर्फ बतलाना चाहता हूं कि पिछले साल का 1996–97 का हमारा टारगेट था गेज कन्वर्जन का 1300 किलोमीटर का. हमने उसके खिलाफ 1364 किलोमीटर टारगेट पूरा किया। टारगेट से कम है या ज्यादा है वह आप बतला सकते हैं। उसी तरीके से नयी रेलवे लाइन का था 54 किलोमीटर का। वह 54 किलोमीटर का टारगेट पूरा हो गया है। रेलवे इलेक्ट्रीफिकेशन का था 634 किलोमीटर का उसमें 642 किलोमीटर एक्चुअल में किया है। फिर कोचेज का जो हमारा था, हमने रखा था 2160 उसमें से कोचेज प्राप्त हुए 2158। दो कोचेज की कमी रही और उसका सबसे बड़ा कारण था कपूरथला में हड़ताल वगैरह हो गयी थी हालांकि हमको इतनी भी उम्मीद नहीं थी लेकिन हमने बाद में उसको पूरा करने का काम किया। वैगन का आपको मालूम है। पिछले कई एक साल से वैगन का उत्पादन बहुत कम हो गया था जिसके कारण काफी बाधाएं आ रही थीं। उसको हमने पूरा किया। हालांकि हमने टारगेट रखा था 25 हजार का लेकिन फिर उस मामले में हमको विस्तार में जाना पड़ेगा। हमने बार बार कहा है कि जो हमारी कैपेसिटी है वह जो भी वैगन इंडिया के सहत है उसको हम उसी कैपेसिटी के मुताबिक देना चाहते हैं लेकिन दिक्कत होती है कि जितना हम देते हैं उतना भी वे पूरा नहीं कर पाते हैं। इसलिए उसमें हमारा कोई दोष नहीं है। लेकिन 25 हजार का हमने टारगेट रखा था और उस 25 हजार के खिलाफ में हमको 22185 वैगन मिले। बिजली का इंजन जो 195 था उसके अचीवमेंट में 195, डीजल इंजन का टारगेट 145 था तो उसके अचीवमेंट में 147 हुआ। इस तरीके से यदि आप देखेंगे तो यह कहना सही नहीं है कि जो हमने टारगेट रखा था उसको हमने पूरा नहीं किया। बल्कि

[श्री राम विलास पासवान]

हमको इस बात का गर्व है कि जितने हमारे सदर्न रेलवे के हैं, उनमें बहुत सारे हमारे प्रोजेक्ट जो हैं उनको हमने पिछले एक साल में कंप्लीट करने का काम किया है। उसका नतीजा यह हुआ है कि रेलवे को काफी उसमें भी बचत हुई है। हम इस बात को जानते हैं कि जब कोई प्रोजेक्ट लिंगरऑन होता है तो उसमें खर्चा भी ज्यादा होता है और समय की भी बर्बादी होती है। इसलिए हम कोशिश कर रहे हैं कि जो समय निश्चित है उसके मुताबिक उसको किया जाए।

उसी तरीके से आपने जोन निर्माण के संबंध में कहा है। जोनल ऑफिस का जो है, 6 जोनल ऑफिस हमने खोले हैं और काम कर रहे हैं। अभी हमारे माननीय सदस्य ने शिकायत भी किया कि फरीदाबाद में घटना घट गई और रेलवे के अधिकारी कोई 12 घंटे के बाद आए और कोई 14 घंटे के बाद आए। यस, हम इस बात को एक्सेप्ट करते हैं, लेकिन यह बात सही नहीं है जिला अधिकारी नहीं गए। जो अधिकारी उसके लिए सक्षम हैं वे नहीं आए। दिल्ली के अधिकारी तुरन्त पहुंच गए। हम लोग पहुंच गए। लेकिन आप समझ सकते हैं कि फरीदाबाद कौन से जोन में है। बॉम्बे ही उसका हेडक्वाटर है और घटना फरीदाबाद में घटी है। आफिसर हमारा बॉम्बे से आएगा, कोई आफिसर मांगी से आएगा। वह प्लेन में भी आएगा तो उसको आने में समय तो लगेगा।... (व्यवधान) इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि जब सारा का सारा इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है, मैंने पिछली बार भी कहा है कि देश के प्रांत बढ़ रहे हैं, प्रांतों की राजधानियां बढ़ रही हैं, जिले बढ़ रहे हैं, ब्लॉक बढ़ रहे हैं, थाने बढ़ रहे हैं, तो रेलवे को आप क्यों सीमित करके रखना चाहते हैं। जहां नैरोगेज था वहां नैरोगेज में मीटर गेज हुआ, मीटर गेज में ब्रॉडगेज हो रहा है और ब्रॉडगेज में डबल लाइन भी हो रही है। यहां स्टीम इंजन से डीजल इंजन आया, डीजल इंजन से इलेक्ट्रिफिकेशन पर हम आ रहे हैं। उस सारी एफीशिएंसी को कायम रखने के लिए क्या हम वही पुराना सब बनाते रहेंगे? 1952 से 1958 तक चार जोन हो गया और 1966 में जाकर 9 जोन हो गया। अब उसके बाद लकीर खींच दिया कि हम उसके बाद बढ़ायेंगे नहीं? मैं समझता हूं कि यह उचित नहीं है। इसलिए जब हम डीसेन्ट्रलाइजेशन ऑफ पॉवर कहते हैं तो इसका मतलब होता है कि हमारे अधिकारी सक्षम हों और इतना उनका कम्युनिकेशन रहे कि जहां कोई इस तरह की घटना घटे वहां इमीडिएट्ली वे पहुंच सकें। मैं समझता हूं कि उसके लिए स्वाभाविक है कि जब जोनल आफिस बनायेंगे तो खर्चा होगा। जब डिस्ट्रिक्ट आफिस बनता है तो क्या उसमें खर्चा नहीं होता? लेकिन यदि उसका अपव्यय होता है तो निश्चित रूप से जिम्मेदारी है। लेकिन रेल सुधार समिति ने 1984 में कहा कि इसे बनना चाहिए। 1966 के बाद 1996 में आ करके 30 साल के बाद 6 नये जोन बढ़ गए। बहुत जगह पर अभी भी डिमांड हो रही है, बिलासपुर से हमारे साथी डिमांड कर रहे हैं।....... (व्यवधान) आप बैठ जाइये, हम आपकी ही बात कह रहे हैं और आप उठ गए।... (व्यवधान)

तीसरी बात आपने कहा कि जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं उनमें डिले नहीं होनी चाहिए मैं आपसे हंडरेड परसेंट सहमत हूं कि जो ऑन् गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं उनमें डिले नहीं होनी चाहिए। अभी हमारे अजमेर से ले करके अहमदाबाद के साथी हैं उनको रेलवे को धन्यवाद देना चाहिए कि 467 किलोमीटर जब गेज कन्वर्जन का मामला आया तो दो महीने के अंदर में 15 दिसंबर में हमने गेज कंवर्शन का काम शुरू किया और 15 फरवरी तक 467 किलोमीटर हमने गेज कंवर्शन कर दिया और अजमेर मे गाड़ी चल गई, अहमदाबाद मे गाड़ी चल गई और चल रही है। जहां भी इस तरह का कोई काम आता है तो उसमें ढिलाई नहीं होती है। अब जम्मू-कश्मीर में हमने नया रेलवे लाईन बनाने का काम शुरू किया है। अब उसमें हमने 100 करोड़ रुपया डाला है और हम तीन जगह में काम शुरू करवा रहे हैं और तीनों जगह हम गए हैं। बारामूला भी गए हैं, गाजीपुर भी गए हैं और पठानकोट भी गए हैं। हम चाहते हैं कि तीनों जगह से

काम शुरू करवा करके और 75 करोड़ रुपये जो रखे हैं वह दिसंबर, जनवरी और अप्रल तक खर्च हो जाएं। पांच साल के अंदर हम इस रेलवे लाइन को कंप्लीट करना चाहते हैं। लेकिन मैं जानता हूं कि 75 करोड़ रुपए खर्च होने वाला नहीं है। क्योंकि अब यह रिक्वीजीशन होगा, उसकी फॉर्मेलिटी चलेगी, तब यह होगा। यह सब करते-करते समय लगेगा। नॉर्थ ईस्ट में पूरे रेलवे में, आज तक न्यू रेलवे लाइन के मद में अगर देखेंगे तो 200 करोड़ रुपया खर्चा होता था। 200 करोड़ रुपया रखा जाता था, पहला रेलवे मिनिस्टर राम विलास पासवान है जिस ने इस पर 400 करोड़ रुपया रखा और इस में से 300 करोड़ रुपया नॉर्थ ईस्ट के लिए रखा। महोदय, चाहे दो सौ करोड़ का मामला हो, चाहे लंबाडिंग में सिलचर का मामला हो, चाहे उधर त्रिपुरा की राजधानी अगरतला से लेकर कुमारघाट का मामला हो, मैं दिन-रात सिर पर बैठा हुआ हूं कि इन सारी-की-सारी लाइंस को जल्दी-से-जल्दी करा दूं। महोदय, मैंने नॉर्थ-ईस्ट के साथी को कहा था कि हम दीमापुर तक राजधानी चलाएंगे, हम को खुशी है कि दीमापुर के बजाय हम ने डिब्रूगढ़ तक खोल दी है। हम डिब्रूगढ़ तक उद्घाटन कर के आए हैं। लेखापानी तक हमारी रेलवे लाइन बन गयी है। महोदय, मैं 16 तारीख को यानी कल पोरबंदर जा रहा हूं। हम ने पोरबंदर से जो नई एक्जीबीशन ट्रेन चलाई है, उस एक्जीबीशन ट्रेन को हम लेखापानी से, पूर्व से पश्चिम तक ले जाएंगे। पोरबंदर से जोकि महात्मा गांधी का जन्म-स्थल है, लेखापानी तक ले जाएंगे। महोदय, हम 17 तारीख को कन्याकुमारी जा रहे हैं और वहां से एक दूसरी गाड़ी कन्याकुमारी से जम्मू-काश्मीर तक ले जाएंगे।

महोदय, बहुत जगह पर पैसा है, लेकिन उस पैसे का खर्चा नही हो पाता है। कहीं स्टेट का मामला है, कहीं जमीन का मामला है और कहीं कुछ और मामला है। अभी हमारे हिमाचल प्रदेश के साथी अपनी बात कह रहे थे। मेरे पास हिमाचल प्रदेश और हर स्टेट की पूरी-की-पूरी चीज है। हम उस में जा सकते हैं लेकिन लाचारी है क्योंकि कहीं जमीन का मामला है। महोदय, मेघालय के हमारे साथी कहते हैं और मेघालय में जाइए तो लोग कहते हैं दीपू से करोंग तक नहीं। करोग से, दीपू से बदलकर आप दूसरी जगह चले जाइए। क्यों? कहते हैं कि हम नहीं चाहते हैं कि हमारे एरिया से रेलवे लाइन आए। तो अलग-अलग मान्यताएं हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जो "ऑन गोइंग" प्रोजेक्टस हैं, उस मे हमारे साथी लाचार हैं, लेकिन मैं दावे के साथ कह सकता हू कि हम सख्ती के साथ काम कर रहे हैं। महोदय, यदि हम को पांचवें वेतन आयोग के लिए पिछले साल 1 हजार करोड़ रुपया और 4 हजार करोड़ रुपया नहीं रखना पड़ता तो यह 5 हजार करोड़ रुपया, जोकि कोई मामूली चीज नहीं है, महोदय हम 5 हजार करोड़ रुपए में 5 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन बिछा सकते थे। इन 5 हजार करोड़ रुपयों में, हमारे जितने "ऑन-गोइंग" प्रोजेक्टस थे, पुराने प्रोजेक्टस थे, जितने मेन-मेन प्रोजेक्टस थे, उन को हम पूरा कर सकते थे। लेकिन यह एम्प्लाईज के पांचवें वेतन आयोग की रिपोर्ट है और हम उस से मुकर नहीं सकते हैं। तो जब हम रेलवे मंत्री बने तो यह हमारे माथे पर आ गया। लेकिन उस के लिए भी पैसा रखने के बावजूद जो भी हमारी योजना है, उसकी प्रोग्रेम में हम कोई कमी नहीं आने दे रहे हैं।

महोदय, एक बात ठीक कही गयी कि गाड़िया विलंब से चलती है। महोदय, इस मामले को लेकर हम बहुत चिंतित हैं और इस बारे में हम बार-बार रेलवे अधिकारियों को भी कहते रहते हैं। इस मामले में हमने कितने ही लोगों को सस्पेंड किया है। हम को कितनी ही जगह स्वयं जाकर लोगों को डिसमिस तक करने की जरुरत पड़ी है। महोदय, हम ने साइड मेकअप कर लिया है। हम इस बारे में अधिक नहीं बोलना चाहते हैं क्योंकि पब्लिसिटी होती है। हम ने साइड मेक-अप किया है और हम चुपचाप जाते हैं। हम सेकन्ड क्लास मे घुस जाते हैं और जब किसी को पकड़ते हैं तो नीचे के अधिकारी को नहीं बल्कि ऊपर के अधिकारी को सीधे सस्पेंड करने का काम करते हैं।

महोदय, अभी खान-पान व्यवस्था के बारे में कहा गया। हमारे एम० पीज० इस में परवी करने आते हैं, लेकिन हम नहीं सुन रहे हैं। आप दूसरी जगह की बात छोड़ दीजिए। यहीं पार्लियामेंट हाउस में जो ऊपर रेलवे कैंटीन है, जहांकि वी०आई०पीज० बैठते हैं, हम को ज्योंही पता चला कि यहां गड़बड़ी हो रही है, हम ने इंटर सेशन में विजिलेंस को भेजा और इमीडिएटली वहां गया और जो सीनियर कॉमर्सियल मैनेजर हैं, उस को सस्पेंड करने का काम किया। यहां जो टॉप के आप के 5 अधिकारी बैठते हैं, उन को सस्पेंड करने का काम किया है। तो एक्शन लिया जा रहा है, लेकिन हम ने कहा कि यह जो बीमारी है वह एक बार में तो समाप्त नहीं की जा सकती। जन्मभर के कोढ़ को एक बार में तो माफ नहीं किया जा सकता है। महोदय, हम पहली बार रेलवे स्टेशन गए तो सस्पेंड किया। फिर हम ने सोचा कि इस तरह रोज चुपचाप जाएंगे तो सस्पेंड करने से क्या फायदा है और हमने कहा कि एक अभियान चलाओ। हम ने कहा कि 6 तारीख को, एक हफ्ते के बाद आएंगे और तब देखेंगे कि सफाई में कितनी प्रगति हुई है। उस का नतीजा यह हुआ कि 6 दिन में वह साफ सुथरा हो गया। लेकिन मैं लोगों से भी अपील करना चाहूंगा कि जब हम डिब्बे में बैठकर मूंगफली खाते हैं तो उस के छिलके को वहीं डस्ट-बिन में जाकर क्यों नहीं फेंकें? महोदय, यहां हमें पब्लिक अवेयरनेस की तरफ भी ध्यान देना होगा। हम सेकेंड क्लास का फेयर नहीं बढ़ा रहे हैं, कुछ नहीं कर रहे हैं। इस के लिए हमें लोगों को एजुकेट करने का काम करना चाहिए। महोदय, इस के लिए हमने सफाई अभियान चलाया है और रेलवे अधिकारियों से कहा है कि सख्ती से कार्यवाही करो और जगह-जगह पर डस्ट-बिन रखो। उस के बावजूद भी यदि कोई व्यक्ति इधर-उधर कूड़ा फेंकने का काम करे तो उस के लिए ज्यादा नहीं, 50 रुपए या 100 रुपए जुर्माना लगाने का काम करो। आप सिंगापुर में चले जाइए, सिंगापुर में एक कागज फेंकने पर आपको 500 डॉलर फाइन देना पड़ता है। लोग डर के मारे । जब तक जेब में नहीं निकालते हैं, [illegible] कागज निकालेंगे लेकिन सिंगापुर में जाएंगे तो जेब में रखेंगे क्योंकि मालूम है कि फाइन लग जाएगा। यहां तो रेलवे सरकार की सम्पत्ति है और भारतीय रेल हमारी सम्पत्ति है और जब हमारी सम्पत्ति है तो हम उसका इस तरह से इस्तेमाल कर रहे हैं, कोई देखने-सुनने वाला तो है नहीं और उसका नतीजा है, यह सब हालात। हम सोचते हैं, जैसे बाथ रूम है तो हम सोचते हैं कि बाथरूम में हम एक मग रखवा दें लेकिन हम जानते हैं कि जहां हम मग रखेंगे तो उस मग के लिए करोड़ों रुपए का बजट बन जाएगा लेकिन तीसरे दिन सब मग गायब हो जाएंगे। अब लोग तो जरूर पूछेंगे कि करोड़ों रुपए के मग खरीदकर आपने कहां दिए? सही बात है। कपड़े और तकिए का मामला भी इसी तरह से है। हम कानपुर में गए थे और हमने बड़े अफसरों को सस्पेंड करने का काम किया था। तो मैं सारी की सारी चीजें हैं, इनको सें महसूस करता हूं और इनके ऊपर कार्रवाई भी कर रहा हूं।

करप्शन के बारे में मैं एक बात कहना चाहता हूं कि 1969 से मैं एम० एल०ए० हूं और 1977 से एम०पी० हूं और आपके आशीर्वाद से एक बार नहीं दो बार, हिन्दुस्तान में ही नहीं, संसार में सबसे अधिक रिकार्ड मतों से हमें जीत का मौका मिला है तो हम सब चीजों को बर्दाश्त करने को तैयार हैं, लेकिन करप्शन के सवाल पर, भ्रष्टाचार के सवाल पर हम कोई समझौता करने को तैयार नहीं हैं। हम सब पार्टियों के लीडर्स को बुलाना चाहते हैं और कहना चाहते हैं कि वे हमको गाइडलाइंस दें कि हमको क्या करना चाहिए इस मामले में।

आपने वैगन्स के संबंध में कहा, तो आप हमको बताएं कि हम कोई टेंडर निकालते हैं और हम उन्हें कहते हैं कि 75 प्रतिशत टेंडर हम वैगन इंडिया को देंगे और 25 परसेंट हम दूसरे को देंगे और 25 परसेंट टेंडर में जब रेट आता है तो उसकी कीमत कम होती है और जो हम 75 परसेंट टेंडर वैगन इंडिया को देते हैं तो उसकी कीमत हमको ज्यादा देनी पड़ती है। तो कोई भी आदमी पूछ सकता है कि एक क्वालिटी का सामान, एक ही तरह का सामान आप कम और ज्यादा

दाम पर क्यों ले रहे हैं, इसका जवाब मेरे पास क्या है? अगर आप चाहें तो मैं इसकी डिटेल में जा सकता हूं..... (व्यवधान)...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: It is not fair. ...(*Interruptions*)... This issue was discussed in the Committee (*Interruptions*)...It is an aspersion on the Committee... (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Let the Minister speak...(*Interruptions*)...

श्री राम विलास पासवान : सर, वैगन इंडिया में 12 मेम्बर हैं। 12 मेम्बर में से 7 मेम्बर पब्लिक सैक्टर के हैं और 5 मेम्बर प्राइवेट सैक्टर के हैं। जो पब्लिक सैक्टर के हैं वे हैं भारत वैगन, मुजफ्फरपुर, भारत वैगन, मोकामा, ब्रेथ वेट, कलकत्ता, बर्न स्टैंडर्ड, बर्नपुर, बर्न स्टैंडर्ड, हावड़ा, जेसाप, कलकत्ता, सदर्न स्ट्रक्चरर्स, चैन्नाई और जो प्राइवेट सैक्टर के हैं, वे हैं सिम्को, भरतपुर, टैक्समैको, कलकत्ता, एच. पी. आई. दिल्ली, मार्डन इंडस्ट्री, साहिबाबाद और हिन्दुस्तान डेवलपमेंट कारपोरेशन, कलकत्ता. ये कुल मिलाकर 12 मेम्बर हैं वैगन इंडिया के हमने पिछले साल का आर्डर दिया था, सबको मिलाकर, 25,000 वैगन्स का और 25,000 के अगेंस्ट में हमको मिला कितना? हमको मिला 20,000, वह 20,000 बना पाए। उसमें भी अगर आप देखेंगे तो यह जो वैगन इंडिया है, उन्होंने जब बंटवारा किया तो 8,387 इन्होंने पब्लिक सैक्टर को दिया और शेष करीब-करीब 12,000 वैगन्स इन्होंने उसमें से प्राइवेट सैक्टर को दिया। तो वहां जब आप प्राइवेट सैक्टर को ज्यादा देते हैं, पब्लिक सैक्टर को कम देते हैं तो कोई नहीं बोलता है लेकिन जब हम कहते हैं कि उसमें कम्पीटीशन करेंगे तो सब बोलते हैं। इसके अलावा चार नई फर्म और हैं जो वैगन इंडिया में नहीं हैं, लेकिन 1995–96 में आर्डर उनको दिया जा रहा है, वे बिन्नी, मद्रास है, बैस्को, कलकत्ता है, टीकागढ़ है और श्रीरंगा कोयम्बटूर का है। इसके अलावा रेलवे की अपनी तीन वर्कशाप हैं—समस्तीपुर में है, अमृतसर में है और गोल्डन रॉक, त्रिचरापल्ली में है। जब हम टेंडर देते हैं, तो टेंडर में कौन कौन भाग लेते हैं? यही भाग लेते हैं। दूसरा जो आता है, उसकी न तो कोई संस्था है, न कुछ है और उसमें यही लोग भाग लेते हैं। ओपन टेंडर कब हुआ था? हमारे समय में नहीं हुआ है, ओपन टेंडर 1994–95 में हुआ। 1994–95 में हुआ 10 परसेंट का, इसमें रेलवे को करीब 10–15 परसेंट मुनाफा हो गया. (व्यवधान). मुझे बताना पड़ेगा कि यह क्यों हो रहा है..... (व्यवधान)....

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Mukherjee, please sit down. Let the Minister complete (*Interruptions*)

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: We should then discsuss the report of the Committee. This is not the way. I take strong objection. (*Interruptions*) He is talking about the report of the Committee. (*Interruptions*).

SHRI S. S. AHLUWALIA: Let him inform the House. What is this? (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Kindly take your seat, Mr. Ahluwalia.

SHRI S. S. AHLUWALIA: The Minister is giving some facts. We want to know about it (*Interruptions*) You were a member of that Committee. You know. But we want to know the details.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: The report of the Committee was given to Parliament.

SHRI S. S. AHLUWALIA: I was not a member of that Committee. I want to know the figures.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: The figures are there.

SHRI S. S. AHLUWALIA: As a Member. I have the full right to know the figures. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Please allow the Minister to go on.

श्री राम विलास पासवान : मैं कह रहा हूं कि मैं मिनिस्टर की हैसियत से बोल रहा हूं और यदि इसमें कोई गलत चीज है तो हमारे खिलाफ प्रिविलेज मोशन लाइए, गलत बयानी का आरोप लगाइए, मैं उसको फेस करने के लिए तैयार हूं लेकिन मुझे फैक्टस कहने दीजिए। सर, मैं आपको पिछले 3 साल का बताता हूं। अभी जो रेट आया है, जिसके संबंध में ये कह रहे हैं .... (**व्यवधान**).. हमने 1996–97 में आर्डर दिया था 25,000 का और ये लोग बना पाए केवल बीस हजार। इसलिए इस बार हमने आॅर्डर दिया है 24,000 का।

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): Sir, point of order.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): What is your point of order?

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): In today's business paper, it was mentioned that at 12 o' clock, the Minister would make a statement about wagons. The statement was never made. But he is discussing the whole issue. We will not be able to put queries without seeing the statement. Where is the statement? I do not think the statement was made.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): I think you were not present.

Prof. RAM KAPSE: I was present here.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You know, the Minister was not permitted because the House was agitated. Therefore, the Minister did not lay the statement.

PROF. RAM KAPSE: He can make the statement now

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): There is a direction from the Chair.

PROF. RAM KAPSE: If the statement is made, we will be able to put queries.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Prof. Ram Kapse, will you please take your seat? You want a clarification on this point?

PROF. RAM KAPSE: I want the statement to be made. The statement was to be made and he was going to explain about it. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Minister. one minute.

PROF. RAM KAPSE: The statement was not made. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): The Minister was prepared to lay the statement

PROF. RAM KAPSE: He can do so now.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES): The Chair ruled. The Deputy Chairman said that the statemen and the Appropriation Bill would be discussed together. Now, the discussion on this is over. If the statement is to be made now, there would not be any discussion. That is why the Minister is not laying it.

PROF. RAM KAPSE: On the basis of that statement, we wanted to discuss the matter. That was decided.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES): That is the problem. The House did not allow the Minister to make the statement. Now the discussion is over. (*Interruption*) One minute, let me complete. The discussion is over. If the Minister is to lay the statement now, there would not be any discussion on it. The Chair ruled that the statement would not be made. Now let the Minister continue.

SHRI JIBON ROY: The statement was not laid. The statement was not discussed. But taking advantage of this debate, the Minister is trying to refer to it. That is the point. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES): I cannot obstruct the Minister if he wants to place certain facts before the House. Now let him continue.

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष महोदय, आप मुझे कहें स्टेटमेंट देने के लिए तो यह आपका अधिकार क्षेत्र है, मैं उसका हनन नहीं कर सकता ..(व्यवधान).. मैं सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि जब हमने टेंडर निकाले तो 3 तरह के रेटस आए— पहला रेट था 4 लाख, 66 हजार, दूसरा रेट था, 4 लाख, 76 हजार और तीसरा रेट था 4 लाख 89 हजार का। मैं कमेटी के संबंध में कुछ नहीं कह रहा हूं। मैं अपनी मिनिस्ट्री की बातें बोल रहा हूं। वैगन इंडिया में ...(व्यवधान)....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Basu, please do not in interrupt. We have three Bills. Let him complete first. Then you can ask him.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): Sir, the ruling is specific that the statement cannot be discussed. (*Interruptions*) It is not part of the Appropriation Bill. (*Interruptions*)

SHRI S. S. AHLUWALIA: The Minister should be allowed to explain the entire thing. We want to know all the facts. (*Interruptions*)

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: We should know the facts, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr Singla, why are you agitated? They have a point.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: My only point point is this. Why should our rights be trampled upon? We have a right to hear him. If he wants, let him ask clarifications later on.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Singla, if you sit down. I can ask the Minister to continue.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: We want to know the facts.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Let the Minister continue.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : सर, जो वैगन इंडिया कोट किया, जहां एक करता है चार लाख सत्तर हजार में और कोई करता है चार लाख छियत्तर हजार और वैगन इंडिया ने कोट किया चार लाख इक्यानवे हजार। अब हम इसमें इतना ही कहना चाहते है कि हमारा जो वैगन इंडिया है उनके पास जितनी केपेसिटी है उस केपेसिटी को जो हमारा लोअस्ट टेंडर आता है उस लोअस्ट टेंडर के मुताबिक सारा का सारा हम उसको ही देने को तैयार हैं कि जितनी आपके पास में केपेसिटी है उसको आप यूटिलाइज कीजिए और जब बचता है तो दूसरे को देंगे। अब उन्होंने रहमान कमेटी का ..(व्यवधान)

SHRI N. K. P. SALVE (Maharashtra): What is this? ...(*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): One minute. Let the Minister speak. ...(*Interruptions*) Why don't you permit the hon. Minister to complete his speech? Let him complete his speech. (...*Interruptions*)

SHRI S. S. AHLUWALIA: This is too much. ...(*Interruptions*)

SHRI JIBON ROY: It is not a question of closing down the factory. ..(*Interruptions*)

श्री राम विलास पासवान : सर, रहमान कमेटी का उन्होंने हवाला दिया। रहमान कमेटी ने अपनी सिफारिशों में चौथी सिफारिश में कहा है कि समिति स्वयं में निविदा प्रणाली के विरुद्ध नहीं है, मतलब उसके खिलाफ में नहीं है। इन्होंने कहा कि परन्तु सभी संबंधित पक्षों से परामर्श करके इस प्रणाली को नए सिरे से जांच करनी चाहिए और मैंने जांच किया ...

के बाद हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि इसमें अगर हम ओपन टेंडर करते हैं तो हमको फायदा होगा और वही कम्पनी फायदा देगी जो कम्पनी आज ज्यादा दाम पर ले रही है। अब सर, एक कह सकते हैं कि रेलवे ने कमिट किया

This is not a policy matter.

सर, अंतर क्या है ? यह कहते हैं कि गवर्नमेंट की पोलिसी है, मैं कहता हूं कि यह गवर्नमेंट का निर्णय है

This is not a change of the policy. This is a decision of the Government.

और गवर्नमेंट का डिसीजन हम मंत्री बने हैं, हमने चेंज किया। वह डिसीजन है हमने कोई पोलिसी चेंज नहीं की। अब यह कहते हैं कि रेलवे ने कमिट किया कि हम 75 परसेंट वैगन इंडिया देंगे और 25 परसेंट ओपन टेंडर देंगे। सर, मैं आपके माध्यम जानना चाहता हूं कि हमने 75 परसेंट वैगन इंडिया को दे दिया ज्यादा दाम पर और हमने 25 परसेंट ओपन टेंडर किया और उसमें हमको कम दाम देना पड़ा और कोई आदमी कोर्ट में चला जाए और कहे कि रेलवे मिनिस्ट्री ने जिस पर 25 परसेंट खरीदा है 75 परसेंट भी उसी दाम पर क्यों नहीं खरीदा और रेलवे को क्यों घाटा लगाया है

Who will be held responsible?

तो इसलिए ट्रांसपेरेंसी की जब बात करते हैं तो मैं कहता हूं कि जिस दाम पर हम खरीद रहे हैं हम उसी दाम पर वैगन इंडिया को भी देना चाहते हैं? यदि वैगन इंडिया लेने को तैयार है तो जितनी उनकी फुल केपेसिटी है और अभी भी मैंने उनको तीन साल का दे दिया है। वह ले लें और अगर वह नहीं लेते हैं तो फिर हमको वैगन की जरूरत पड़ेगी और जब जरूरत पड़ेगी तो हम लेंगे या नहीं ? हम मिनिस्टर बने हैं और मैंने देखा कि स्लीपर में भी इसी तरह का घोटाला हो रहा था और जब हमने ओपन टेंडर में स्लीपर लिया तो 150 करोड़ रुपए की हमको बचत हुई है इसी महीने में। 100 करोड़ [illegible] होता है 100 किया मीटर में रेलवे लाईन बिछाना। हम लोग सोशलिस्ट मूवमेंट से आए हैं। वर्कर्स की जितनी चिंता आपको है उतनी ही हमको है। रेलवे का हमारा कोई एम्प्लोइज हमको नहीं कहता कि बोनस दो और राम विलास पासवान गया और केबिनेट में लड़कर के उनको बोनस दिलवाने का काम किया। हम जब आए तो हमसे किसी ने नहीं कहा कि केज्युअल लेबर को आप परमानेंट करो। लेकिन हमने 97 हजार केज्युअल लेबर को परमानेंट करने का निर्णय लिया और 40 हजार को परमानेंट किया है और 17 हजार केज्युअल लेबर को हम 3-4 महीने के अंदर परमानेंट करने का काम करेंगे। हमने पोर्टर के बारे में कहा कि कुली हमारे भाई है सबसे नीचे का एम्पोई है।..(**व्यवधान**)

विपक्ष के नेता (श्री सिकन्दर बख्त): मेरी दरख्वास्त है कि मिनिस्टर साहब ठीक है जो कुछ कह रहे हैं। मुख्तसर करें अपनी तकरीर को।

†[شری سکندر بخت: میری درخواست ہے کہ منسٹر صاحب ٹھیک ہے جو کچھ کہہ رہے ہیں۔ مختصر کریں اپنی تقریر کو۔]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Minister, you are taking the Government's time because there are four more Bills before us.

श्री राम विलास पासवान : रेलवे में दुर्घटना के संबंध में आपने कहा। लेकिन मैंने उस दिन फिगर्स के साथ में साबित किया था कि रेलवे की दुर्घटना में कमी आई है। हां यह स्वाभाविक है कि जो बम विस्फोट की घटनाएं हैं उनमें वृद्धि हुई है और मैं आज भी कहता हूं अभी मेरे पास में रिपोर्ट आई है कि नोर्थ ईस्ट में कहीं फिर बम ब्लास्ट

अब हम क्या करें? हम रेलवे को बंद तो नहीं कर सकते हैं। रेलवे लाइन तो चलेगी। यह 62 हजार किलोमीटर में है। स्टेटस में चलती है। इसलिए मैं कहता हूं कि ...(व्यवधान)...

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : परसों तो बम ब्लास्ट नहीं हुआ था।

श्री राम विलास पासवान : फरीदाबाद की घटना को छोड़कर।...(व्यवधान).. देखिए, 62 हजार किलोमीटर है। 62 हजार किलोमीटर में डीरेलमेंट तो होगा ही। उसको आप रोक नहीं सकते हैं। आप कार चला रहे हैं। कार का कब कौन सा पहिया खुल जाता है। वह आपके बल-बूते की बात नहीं है। ऐक्सीडेंट होता है कि दो गाड़ियां टक्कर मार दी, यह हुआ, वह हुआ। इसलिए जो इतने सारे ऐक्सीडेंट्स होते हैं, उन सारे ऐक्सीडेंटस की जिम्मेदारी आप स्टेट गवर्नमेंट को थोड़ा ही मांगते हैं। ट्रेन के ऐक्सीडेंट के लिए रेलवे मिनिस्टर जिम्मेवार है तो स्टेटस में जो ऐक्सीडेंटस होते हैं, कार दुर्घटना होती है, बस की होती है उसके लिए ..(व्यवधान)

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : वह नहीं, पर जो गड़बड़ है, वह तो देखिए। (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Bhandari Ji, let the Minister complete.

[illegible]

श्री राम विलास पासवान : उसी तरीके से रेलवे क्रासिंग के बारे में हमारे साथी रामजीलाल ने कहा। चन्द्रकला पांडेय जी ने कहा— उस ट्रेन के संबंध में हमने कहा था कि हावड़ा से जलपाईगुड़ी तक जाएगी। मैंने हफ्ते में तीन बार चलाने का आश्वासन दिया था। हम उसको इसी वर्ष में चला रहे हैं। उसी तरीके से चन्द्रकला पांडेय जी ने

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय : इस साल में कब चलाएंगे?

श्री राम विलास पासवान : मार्च तक चला देंगे। देखिए बहिन जी, एक बात होती है कि जब हम किसी रेलवे लाइन के संबंध में बजट भाषण में घोषणा करते हैं तो पहले हमारा लक्ष्य रहता है कि उसको पूरा कर दें और उस लक्ष्य को हमने पूरा करने का काम किया है। मैंने कहा है कि मेरे पास आंकड़े हैं। 1997-98 में अभी तक हमने 30 नयी गाड़ियां शुरू कर दी हैं। इसके अलावा इस साल में 14 और ऐक्सप्रैस गाड़ियां हम चलाएंगे। 10 गाड़ियों के फेरा बढ़ाए गये हैं और 24 गाड़ियों का ऐक्सटेंशन कर दिया है। यह सब मेरे पास आंकड़े है और आपकी मांग से पहले वह गाड़ी मैं चला दूंगा। इसी तरह से फर्नांडिस साहब ..(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Minister, will you kindly be brief. We have to adjourn the House at 6 o' clock and there are two more Bills to be passed.

श्री राम विलास पासवान : उसके बाद हमारे साथी मित्तल जी कुछ पूछ रहे हैं कि पटियाला, समाना, जाखल, नरवाणा—मैं आपको इतना विश्वास दिलाना चाहता हूं कि इस बार हमने 39 में से पांच प्रोजेक्ट रखे है। और यह जो मामला है—मुझे नहीं मालूम है कि मैं कब तक रहूंगा कब तक नहीं।... (व्यवधान)..मैं सही बात बोल रहा हूं। लेकिन राम विलास पासवान अगर रेलवे मिनिस्टर रह गया तो इसको हम अगले साल में जोड़ने का काम करेंगे, यह हम विश्वास दिलाना चाहते हैं। ...(व्यवधान)...

श्री एस० एम० अहलूवालिया : हमारा पटना साहिब में ..(व्यवधान)..

श्री राम विलास पासवान : इसी तरीके से पटना साहिब का मामला है, वह भी हम बनाएंगे लेकिन पटना साहिब में नहीं पटना में बनेगी क्योंकि पटना साहिब में (व्यवधान)

श्री एस0 एस0 अहलूवालिया : पटना-नांदेड़-अमृतसर एंड नानडेड़पटना अमृतसर चला दीजिए . . (व्यवधान) . . .

श्री राम विलास पासवान : उसी तरीके से उर्मिलाबेन जी ने गांधीनगर के संबंध में कहा है। गांधी जी से ज्यादा कुर्बानी तो किसी की इस देश के लिए नहीं हो सकती है। इसलिए मैं उसको स्वयं देखूंगा और यदि रेलवे लाइन के, शाहगंज के एक्सटेंशन करने के बारे में होगा या दूसरी कोई चीज होगी, वह हम बैठकर करेंगे। श्री जीनेन राय जी ने सेल के संबंध में कहा। मैं फिर कहना चाहता हूं कि चाहे एस्मार हो या लायड्स हो, सेल को हमने सबसे ज्यादा दिया है। जहां हमारा पब्लिक सैक्टर है उसको कम करने का कोई प्रश्न नहीं है। अपनी फाइल में काटकर हमने सेल को सबसे ज्यादा दिया है। जहां हम देख रहे हैं कि कम है तब भी हम उनसे कहते हैं कि आपको हम ज्यादा प्रेफरेंस देना चाहते हैं क्योंकि आप पब्लिक अंडरटेकिंग है आप इसमें लीजिए। मैं उनके . . . (व्यवधान) . . . फाइल मिनिस्ट्री में है। मान लेते हैं कि आपने कहा कि बैंक हो जाएगा। तो बैंक होकर कहां जाएगा। बैंक होकर किसी दूसरी मिनिस्ट्री में तो नहीं जाएगा, वह रेलवे में ही पूछेगा। रेलवे मिनिस्टर उसको फिर बुला लेगा। वह कहां जाएगा? हिमाचल प्रदेश के हमारे साथी ने जोगिन्दर नगर से बिलासपुर और कुल्लू मनाली के संबंध में कहा। मैंने, अभी जहां-जहां कहा गया था कम्प्यूटराइजेशन का, वह सब जगह कर दिया है। नार्थ-ईस्ट में कहा, नार्थ ईस्ट की एक-एक राजधानी में लग गया है। कश्मीर में मैंने कहा, वहां लग गया है। कुल्लू-मनाली में नहीं लगा है, उसको लगवा दिया जाएगा, एक डेढ़ महीने के अंदर वह कर देंगे। उसी तरीके से। . . (व्यवधान) . . . ने सबका नोट किया हुआ है। . . (व्यवधान) . . संजय निरुपम जी कंप्लीमेंटरी पास के संबंध में कह रहे थे। कॉम्प्लीमेंटरी पास आपको नहीं मालूम है कि हमारे पास कॉम्प्लीमेंटरी पास एक लाख है। जिसमें फ्रीडम फाइटर हैं, हमारे एक्स एम. एल. ए. हैं जो पास मिनिस्टर वगैरह देता है मुश्किल से वे 290 है और 290 में अधिकांश वे ह हैं जिन्हें रेनुअवल करना होता है। अ हम किसी को नहीं देते हैं। तो शिकायत करते हैं कि बीस सालों से ह रहा है आप क्यों ऐसा कर रहे हैं। कोर्ट में भी मामले चल रहे हैं। इसलिए इ मामले में हम अपने आप स्वयं चिन्तित है . . . (व्यवधान) . . .

श्री मोहम्मद मसूद खान और ईशदत्त यादव जी ने प्लेटफार्म को ऊंचा करने की बात कही है। मैं उनसे नाम ले लूंगा और शाहगंज-मऊ प्लेटफार्म को ऊंचा करने का आदेश आज ही दे दूंगा। इसी तरह रिटायरिंग रूम वगैरह की जो हालत खराब है वहां पर दरोगा सोता है या कौन पुलिस वाला सोता है इसकी हम इन्क्वायरी करवा लेंगे। लेकिन रिटायरिंग रूम की हालत हम अच्छी करेंगे। हम मऊ-शाहगंज के बारे में उत्तर प्रदेश के साथियों के साथ कल बैठे थे। हमने वहां एक गाड़ी चलाई है, जमुना एक्सप्रेस। आप चाहते हैं कि मुम्बई के लिए, दिल्ली के लिए, कलकत्ता के लिए जाए, इसके लिए हम आपके साथ बैठेंगे। कल हमने अधिकारियों को बुलाया था लेकिन लोकसभा में ज्यादा काम रहा इसलिए वहां जाना पड़ा। आप बता दीजिए, अगर संभव होगा और समय कम लगेगा क्योंकि ज्यादा समय में कोई आदमी नहीं जाना चाहता है, यदि कम समय में आप पहुंचा सकते हैं तो वहां से हम जरूर चलायेंगे। इसके बारे में आपको हमको बतलाना पड़ेगा। रेलवे के जो अधिकारियों का विचार है कि मऊ-शाहगंज की बीच में यह लाइन है और कोई भी लाइन जाएगी तो ऐसा करें ऐसा करें यह कहें तो वह कहते हैं कि इसमें ज्यादा लगता है। लेकिन उन्होंने बतलाया है कि एक दूसरा रूट भी है, जिसमें कम समय लगेगा। उसको करने का हम काम करेंगे। श्री जे. चितरंजन ने कम्पार्टमेंट्स की शिकायत की है। उन्होंने केरल के बारे में भी कहा है। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि केरल का जो मामला है, मैंने पानईमलई से सबरीमलाई से जोड़ा था और अब कोट्टयम से सबरीमलाई को जोड़ने का काम किया है।

और भी जो वहां की मांग है उस मांग पर निश्चित रूप से हम ध्यान देने का काम करेंगे। फरसी गंगा उड़ीसा का जो है उसकी सर्वे की रिपोर्ट के बारे में जो कहा है उसको भी हम करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रामदेव भंडारी जी ने कहा है और सुन्दरम जी ने भी कंपार्टमेंट्स के संबंध में कहा है। मैं इन सारी चीजों का लिखकर जवाब भेज दूंगा। मैं आपको पूरा विश्वास दिलाता हूं और इतना ही कहना चाहता हूं कि रेलवे मिनिस्टर की हैसियत से पार्टी पोलिटिक्स से हटकर–जब मैं राज्य सभा के सदस्यों से बात करता हूं तो मुझे ज्यादा खुशी होती है लेकिन जब लोकसभा में जाता हूं तो वहां हर माननीय सदस्य अपनी कांस्टिट्युएंसी की बात करता है। लेकिन वहां भी चाहे ललितपुर सिंगरोली का मामला हो चाहे कोई मामला हो, सारी की सारी जो डिफरेंट कांस्टिट्युएंसी हैं सबके साथ हमने न्याय देने का काम किया है। जब मैं वेलफेयर मिनिस्टर था तो उस समय हम पिछड़ों के विकास की बात करते थे। जब अब मैं रेलवे मिनिस्टर हूं तो हम पिछड़े क्षेत्रों के विकास की बात करते हैं। इस बारे में हम किसी भी माननीय सदस्य को कोई शिकायत का मौका नहीं देंगे। आप हमें अपना सहयोग दीजिए, आप हमें अपना प्यार दीजिए और रेलवे बजट को पास कीजिए। हम सारी समस्याओं का निदान करने की कोशिश करेंगे। बहुत बहुत धन्यवाद। इसके बाद मेरा आपसे आग्रह है इस बिल को वापस करने की अनुमति दी जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): I think everybody is satisfied except me.

श्री संजय निरुपम : मुंबई में लोकल सबरबन कारपोरेशन बनाने के बारे में मैंने पूछा था, उस पर आपका क्या कहना है?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): The Minister will write to you about the remaining points.

श्री राम विलास पासवान : जो प्रश्न माननीय सदस्य ने उठाया है उस बारे में मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं कारपोरेशन के पक्ष में हूं, सबरबन कारपोरेशन। इसकी वर्ल्ड बैंक को चिंता है, हमें भी चिंता है। हम कारपोरेशन के पक्ष में हैं लेकिन कन्सट्रक्शन के लिए वर्ल्ड बैंक के दबाव में आकर अपना आपरेटिंग सेक्शन कि यहां से राजधानी गाड़ी चलेगी, मुंबई से क्या नहीं चलेगी, क्या चलेगी, मैं समझता हूं कि राम काप्से जी यहां मौजूद हैं और उनको इसकी जानकारी है। हम सिर्फ आपरेटिंग सेक्शन को छोड़कर उनके साथ सहमत हैं। रेलवे की तरफ से हर संभव प्रयास करेंगे कि बोरीविला से लेकर और जो प्रोजेक्ट वगैरह हैं उनको करने का काम करें। हम इस बारे में कल बैठ जायेंगे और इस संबंध में तमाम साथियों को आमंत्रित करेंगे। इतना होने के बावजूद भी हम बैठेंगे। इसलिए हम कोई काम ऐसा नहीं करेंगे जो आपके इंटेरेस्ट के खिलाफ हो। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि आप इसको पास करें।

प्रो० राम कापसे : एक विषय स्वतंत्रता सेनानियों का रह गया है।.. (**व्यवधान**)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): No. (*Interruptions*). I do not think there will be an end to it. (*Interruptions*). No, because there no time now. (*Interruptions*) I think the hon. Minister will write to you.

Now, the question is:

> "That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1997-98 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री राम विलास पासवान : सर, मैं मूव करने से पहले एक लाइन बोल दूं। हमारे एक साथी ने कलकत्ता में मेट्रो रेलवे स्टेशन भवानीपुर का नाम बदलकर के नेता जी सुभाष भवन के नाम पर रखने का उस दिन आग्रह किया था। कल 15 अगस्त है, मुझे सदन को बताते हुए खुशी हो रही है कि स्टेट गवर्नमेंट से स्वीकृति ले कर के, होम मिनिस्ट्री से स्वीकृति ले कर के भवानीपुर रेलवे स्टेशन का नाम बदल कर के नेता जी सुभाष भवन रख दिया गया है। इसी के साथ मैं यह प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक को लौटाया जाए।

I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE COMPANIES BILL, 1997

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI P. CHIDAMBARAM: Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to consolidate and amend the law relating to Companies and certain other Associations.

The question was put and the motion was adopted.

SHRI P. CHIDAMBADAM: Sir, I introduce the Bill.

THE APPROPRIATION (No. 4) BILL, 1997.

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI P. CHIDAMBARAM): Sir I move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1997-98, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.'

Sir, this Bill arises out of the supplementary appropriations charged on the Consolidated Fund of India and demands voted by the Lok Sabha on August 13, 1997. These involve a gross expenditure of Rs. 3936,55,00,000/-. Out of this; we have come to you for an additional sum of Rs. 1,989.48 crores. The bulk of this money, nearly Rs. 900 crores, is going for investment in the power sector. An amount of Rs. 128 crores is being given for the Koodankulam Nuclear Power Project and for the Tarapore Atomic Power Project. An amount of Rs. 20 crores is being given to the Jute Corporation of India. An amount of Rs. 108 crores is going for debt relief of Jammu and Kashmir. An amount of Rs. 285 crores is going to the National Capital Territory of Delhi because the NCT does not receive a share in our taxes and so we are giving it a grant.

These are the main heads under which we are earmarking the bulk of the amount of Rs. 1,989 crores. We are also saving or mobilising, through additional resources, an amount of Rs. 1,946.93 crores and they have been reappropriated and provided for other programmes. The details are contained in the Statement of Demands.

The question was proposed.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES): Now the Bill is open for discussion. Prof. Vijay Kumar Malhotra. (*Interruptions*).

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI SIKANDER BAKAT): What is the decision about taking up this? Are we going to have a full-fledged debate on it? Or, are we going to pass it without discussion?

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES): There are two speakers only. I have called the speaker.